INFLUENCIA

DEL

PODER NAVAL

EN LA HISTORIA

1660 – 1783

POR

A. T. MAHAN

PRIMER TOMO

[illegible]

[illegible]

PROLOGO

Cumple a mi sinceridad y conocimiento de mis fuerzas declarar paladinamente que este empeño a que me obligan el compañerismo y afecto de los traductores de la *Influencia del Poder Naval en la Historia*, Tenientes de Navío Cervera y Sobrini, es empresa, cuyo feliz desarrollo, impone como condición indispensable de éxito, la posesión de vastos conocimientos históricos, meditados, además, con aquella intensidad que conduce a la cima desde la cual es dable al hombre de doctrina formular su pensamiento elaborado con todos los elementos de estudio que concurren en el problema, objeto de su atención.

Aun aceptado hipotéticamente, con hipótesis de imposible realidad, que el autor de estas líneas tuviera el caudal de estudio que la obra requiere, habría de luchar con esa carencia de serenidad de juicio que la inquietud presente en todas las manifestaciones de la nacionalidad lleva irremediablemente al espíritu tribulado y temeroso de un porvenir lleno de sombras, cuyo negro velo no se atreve a desgarrar el más pueril y confiado optimismo. Y esta serenidad especulativa, condición de belleza y resorte de acierto en todo estudio de elevados vuelos y noble y patriótica orientación, es, acaso, en éste el Poder Naval, más necesario, más indispensable que en ningún otro de diferente categoría científica, porque Mahan, autor de este libro, no ve la Historia más que desde un solo punto de vista. Examina, en mi sentir con un profundo acierto, la influencia que el mar y su dominio ejercen en la vicisitud histórica. El factor estratégico, la trascendencia militar, el desarrollo mercantil, la virtualidad poderosa, en una palabra, que el mar encierra en las evoluciones del progreso, suele ser en su libro materia exclusiva que provoca la energía de su pensamiento. Acaso ninguno, antes que el afamado autor, haya logrado lanzar al palenque de la controversia filosófica con igual seguridad y brío, ese elemento de estudio, ese agente de la Historia que el denomina «Sea Power», poder del mar, según traducción literal, cuya influencia en los destinos humanos, al sernos aclarada, se nos ofrece con la satisfacción intelectual del que posee una verdad más, y con el dolor del que presiente que su desconocimiento desde época remota entorpeció la vida nacional en su lento progreso hacia los moldes de las modernas nacionalidades.

Pero con ser Mahan expositor magistral de las contiendas navales en sus aspectos mercantil y guerrero, adolece, para el que lo lea con ánimo desembarazado de previa preocupación, de que no enseña historia. En su mérito radica su principal defecto. Su perspectiva no tiene más que un término; su horizonte una sola dirección: el Poder Naval. Naturalmente, el alma de la Patria española aparece en su libro empequeñecida, porque, para desventura nuestra del momento, no es la intuición del mar y de su poder por la que se rigió el rumbo nacional. Otras idealidades, otros substractos históricos determinaron nuestra marcha complicada en la edad moderna. Acaso este camino fue equivocado, seguramente fue fatal, porque el pasado determina siempre el porvenir o influye en su dirección de manera preponderante; pero, equivocado o no, fatal o de libre elección, las virtudes de la raza campean y descuellan siempre y no nos abandonan, digan lo que quieran los detractores y pesimistas, ni aun en los últimos tremendos desastres.

En lo que a nosotros afecta, no encontrará el lector en este libro un solo motivo que linsojee la vanidad nacional. Y no es extraño; jamás nación alguna pudo, como la nuestra en el siglo XVI, envanecerse de que el mar y sus dominios eran suyos. La tierra, circunvalada por los barcos de Iberia, presentaba continuamente al Sol meridiano cruzando posesiones españolas; en todos los mares alumbraban sus rayos los pendones de Castilla y Portugal; parecía que todos los ensueños de la Historia y todos los presentimientos de la Ciencia y todas las aspiraciones del progreso despertaban a ser realidad viviente y energía de acto ante el llamamiento poderoso de aquella raza nuestra vigorosa y tenaz, templada en ocho siglos de lucha y reconquista. Desde el foco de nuestra península, aquel caudal enorme de energía acumulada durante la epopeya se derramaba en todas direcciones, porque en ninguna podía haber obstáculo capaz de detener al torrente cuyo impulso eran Patria, Religión y Raza en una sola esencia. Se dobló el Africa y se atravesó el Atlántico; se dobló la América y se atravesó el Pacífico; y todo aquel maravilloso portento, el más grande de la Historia, obra exclusiva fue de nuestra raza, y ninguna en los fastos humanos, escribió acontecimiento semejante ni consumió más ardor en menos tiempo para lograrlo. Desconsuela la lectura de las páginas de este libro, porque en el continuo descender de España, constantemente en ellas aludido, no hay una sola frase de respetuosa admiración para los hijos de esta tierra, que, si declinaban en fortuna por la misma pesadumbre de su gloria, demostraban siempre las virtudes de la raza; y no es de grandes amenguar el tributo y homenaje que merece un

vencido que declina y sucumbe, si el vencido es una gloria que se eclipsa y una nacionalidad que decae, dejando huella profunda, labrada con noble trabajo en la marcha de la humanidad.

Es cosa frecuente y error generalizado en las manifestaciones de la inteligencia, que quien alcanza dominio pleno de verdad determinada, aplica el criterio de esta verdad derivado con la pretensión de exactitud y rigorismo que solo son legítimos en análisis matemático. No suele vislumbrarse que lo que nos figuramos ser *verdad,* es mero concepto de aproximación que explica nebulosamente los acontecimientos cuya observación ha sido el origen de nuestro pensamiento. Ni en la Naturaleza, ni en Sociología, ni por consiguiente en la Historia, entendiendo por tal, no precisamente la narración cronológica de los hechos, sino las ideas y sentimientos que los provocan y encadenan, existen fenómenos simples que una sola causa determina y explica. El más vulgar del mundo físico, a poco que se observe, presenta relaciones múltiples y complejas con todos los ramos del saber; y en el rincón más apartado de la Ciencia se encuentran ideas fecundas conque aclarar más su concepto, y siempre queda un más allá inexplorado a donde no alcanza la proyección luminosa del conocimiento actual, porque en derredor de cada fenómeno se extiende la Ciencia toda cuyos horizontes son ilimitados. Mayor dificultad ha de ofrecerse en los fenómenos históricos cuya complicación es inmensa, cuya esencia tiene su raíz en un saber envuelto en nieblas, porque si así no fuera, dedujérase fácilmente del pasado el porvenir, y la fórmula del progreso sería algo a modo de fórmula matemática de soluciones definidas. Por eso, Mahan, investigador afortunado y definidor exacto del Poder Naval, cuando entra con su fórmula en los espacios de la Historia, no ilumina el maravilloso paisaje; su fórmula es haz poderoso que abrillanta las cumbres que busca en su camino; pero en las regiones a donde no alcanza ni se dirige su luz, queda nuestra historia oscurecida.

Bueno es, pues, no dejarse extraviar por la lectura de este libro, que si tiene abundante enseñanza y señala, al decir de sus comentadores, el camino del engrandecimiento a su Patria y a su raza, no puede ser motivo de desamor hacia la nuestra ni de pesimismo en su porvenir, porque, a la postre, si Poder Naval, como todos los poderes que entrañan fuerzas, es producto del trabajo y patriotismo, avante iremos, cuando, al fin, por evolución necesaria, entre nuestra Patria vigorosamente en las direcciones modernas de la actividad.

Esta depresión del ánimo español que la lectura del libro ocasiona, se acentúa, no sólo por la circunstancia expresada, sino porque

los acontecimientos históricos que el autor narra y comenta, desde el punto de vista adoptado, se inician y refieren a una época en que la declinación de nuestro poder era resuelta y decisiva, y nuestra decadencia tenía caracteres de sima sin fondo, en que desaparecían todas las antiguas energías nacionales. El entronque de la casa de Austria a la dinastía española inició el movimiento retrógrado con Carlos V; parece que se detiene entonces la historia de la nación y principia la de una dinastía que agota en sus empresas de ambición y desvaríos continentales todos los tesoros y fuerzas de la raza. Mientras ésta, desparramada por todos los mares, completa el planeta, la dinastía, en sus más gloriosos representantes, sofoca la nacionalidad, matando sus libertades, contiene su desarrollo y la esclaviza a sus ambiciosos proyectos; y sin embargo, tan grande, tan poderosa es la energía de aquella Patria maravillosa, que la ola imponente de su poder lo arrolla todo y los triunfos de Castilla, por idealidades que no debieron ser suyas, labraron el pedestal de esas dos grandes figuras, Carlos V y Felipe II, que, acaso signifiquen, a dar crédito a la reflexión de sabios pensadores, el obstáculo que las vicisitudes de la Historia colocaron en la corriente de nuestro desarrollo y evolución hacia el moderno industrialismo, de donde emana el vigor de las grandes nacionalidades europeas.

En el reinado del segundo se frustra la primera tentativa de invasión a Inglaterra, en la edad moderna, por poderes continentales, con la destrucción de la denominada Armada Invencible; y esta derrota nuestra, a la vez que señala el principio de la preponderancia marítima de aquella nación, marca el punto de partida de nuestra debilidad en los mares que ya no nos abandona jamás hasta los tiempos modernos. Tan cierto es de que el poderío naval en sus dos aspectos militar y comercial es la más virtual y efectiva manifestación de la fuerza de las naciones, que ese creciente agotamiento que patentiza nuestra historia en su oscilación descendente, va constantemente acompañado del declinar de la Marina, de su comercio y de su industria, y es resultante final y factor común de todas nuestras desgracias.

Desde la derrota de la Invencible, hasta la independencia de Holanda, reconocida en el tratado de Westfalia, pocos años antes de la época histórica que narra el libro de Mahan, el decaimiento nacional alcanza su límite; y agotada toda fuente de poder, la Marina se ve entonces reducida a trece galeras de mal servicio, el Ejército a veinte mil hombres harapientos y la Nación a seis millones de habitantes.

Pero ocurre preguntar: ¿Hay en nuestra historia de aquellos

siglos, error trascendental que nos impulse por derroteros equivocados y extraviados de aquellos otros que conducen al verdadero progreso? Parece, en efecto, que de la Historia y de los libros modernos que la comentan y estudian se eleva una protesta constante, algo a modo de acusación hacia los ideales que conformaron su desarrollo, deteniéndonos en el camino que se nos ofrecía franco en el siglo XVI, para llegar, con rapidez vertiginosa, a la formación de una nacionalidad potente, cuyos firmes fundamentos fueran, imperio colonial vastísimo en el exterior, industria y comercio en el interior, y un orden político, una constitución interna, producto de un pueblo libre, consciente y seguro de su destino. Claro es, que todo esto significa modernamente Inglaterra, cuya expansión y poder no ha tenido límite hasta la fecha, ni todavía se le ve, aunque muchos lo auguran y presienten; y al comparar ese crecer suyo ilimitado, logrado por el dominio del mar, con el declinar nuestro constante, producido por la comprensión externa que viene de aquél a las naciones que no lo dominan, miran muchos al pasado remoto, y encuentran que todos los gérmenes de un desarrollo equivalente y acaso mayor, existían en nuestra Patria, que era, además, campo abonado para su cultivo. En un libro, no suficientemente alabado ni todo lo leído que la enseñanza profunda que contiene merece, *El Poder Naval y su política económica para la constitución de la Nacionalidad Ibero-Americana*, expone su autor, el sabio publicista D. Joaquín Sánchez Toca, este pensamiento y lo desarrolla en hermosas páginas que provocan un convencimiento parecido.

Pero, aun dado que esto fuera cierto y evidente, es decir, que fuera posible que nuestra nacionalidad, tal como surgió de las guerras de religión y raza de la reconquista, tomara esa orientación decisiva hacia lo que es, sin duda, la característica de los tiempos modernos, ¿es por ello menos glorioso, menos digno de ser amado aquel período de nuestra historia? Y nosotros, que por el hecho de vivir en lo presente recogemos la herencia del pasado, ¿hemos de renunciar a sus glorias peculiares, ensombreciéndola con las ideas de pesimismo que autores extraños y más modernos modos de sentir nos sugieren? No; a la luz de la crítica moderna, de la crítica que emana de los libros, que suelen ser las más habituales lecturas del Oficial de Marina, por ser extranjera, no se observa de nuestra historia más que el alejamiento del mar, la pérdida de su dominio y el lento crecer, alternado con períodos de agotamiento de nuestro comercio e industria, que son las fuentes de aquél. Paralelamente se observa, o creemos observar, una más lenta evolución política, compañera habitual

de la primera, cuya plenitud de desarrollo, del cual estamos aún enormemente distanciados, corresponde a ese estado social en que la Nación es soberana y se legisla a sí propio, porque es consciente, conoce su fuerza, su poder, y sabe a donde encaminarlos y cuál es su destino y mejor empleo. Pero, en suma, esto no es más que una fase de la verdad histórica, cuya comprensión total escapa a un solo punto de vista. Desentrañar el problema en todas las orientaciones del pensamiento, aunque, acaso, no holgara en este sitio, es tarea vedada a las humildes fuerzas del que suscribe; pero, sí es dable afirmar con orgullo, que el esfuerzo y la virtud militar descuellan con eterno relieve en el período aludido, y que la Nación capaz de aquellas glorias y de aquel esfuerzo y tenacidad colosales, es merecedora de la admiración y respeto ajenos que Mahan no nos prodiga.

Como hemos ya consignado, se inicia el período histórico objeto del estudio de este libro, en los últimos años del reinado de Felipe IV, cuando España se aproxima a su total postración en tiempo de Carlos II, y han desaparecido de Europa las guerras religiosas que encadenaron nuestras fuerzas. Inglaterra, terminadas sus guerras parlamentarias, ha entrado en un régimen liberal y dado firme y sólido cimiento a su poder naval con la famosa Acta de Navegación de Cromwell, encaminada a contener y disputar el desarrollo comercial de Holanda.

En Francia, en plena minoría de Luis XIV, continúa Mazarino la política de Richelieu dirigida a combatir la dinastía austríaca y entronizar la de Borbón en nuestra Patria. Todo el siglo que sigue hasta la revolución francesa, es para Inglaterra la época de su engrandecimiento marítimo y colonial, en cuyo camino no pueden surgirle dificultades insuperables, porque la política continental gira en torno de otras ideas que no dan margen al crecimiento marítimo de las Naciones con fronteras al Océano. El eje del movimiento político, el *leader* de las contiendas continentales durante medio siglo, es Luis XIV, cuyo principal pensamiento en los comienzos de su reinado, es la continuación del de Richelieu y Mazarino: abatir la dinastía austríaca, procurando su sustitución por la borbónica en el solio español, y debilitar la de Holanda. A favor de esta política que aleja del dominio del mar a las Naciones europeas, Inglaterra destruye primero el poderío marítimo holandés y destroza la gloriosa Marina francesa de Tourville y de Colbert en la batalla naval de La Hougue. Seguir paso a paso, ni siquiera aludirlos aquí, los acontecimientos marítimos de todo el período que abarca este libro, resultaría tarea enojosa e inútil, porque todo él, tal como Mahan lo expone, es un himno cantado

al «Sea Power», a las glorias navales y al engrandecimiento de Inglaterra. Señalar el origen de este engrandecimiento, y bosquejar someramente las causas permanentes de nuestra decandencia (que aun subsisten) era mi propósito, pero no renegando de nuestro glorioso pasado, durante el cual, el ideal marítimo no pudo ser causa eficiente de su desarrollo.

¿Qué enseñanzas pueden sacarse de este libro que ha sido ya traducido a los idiomas de las grandes naciones europeas? Aquí entra el propósito laudable de mis compañeros Cervera y Sobrini. Aunque pueda sernos útil, no está especialmente dedicada su traducción a los Oficiales de Marina, porque familiarizados con las doctrinas del autor, es su libro acompañante obligado de nuestras pequeñas bibliotecas personales, y figura siempre por su enseñanza profesional y la fama alcanzada en el mundo marítimo y fuera de él, en todas las oficiales de carácter naval. A otras regiones va dirigido el objeto de estos señores. ¿Quién duda que la materia naval es noción completamente ajena a la idiosincrasia nacional? Vivimos los marinos, y en ello está la fuente de nuestras desventuras, en mundo distinto al del País. Una de sus manifestaciones atávicas consistente en ese despego de las cosas marítimas, herencia del pasado, que es fenómeno que sorprende frecuentemente hasta en las mismas capitales costaneras. Parece como si toda nuestra gloriosa tradición de los reinos de Aragón y Cataluña y nuestro esfuerzo del siglo XVI, hubieran pasado sin dejar sedimento ni fibra en la conciencia patria, sofocados por los tres siglos posteriores. Este despego, desconocimiento, aversión o lo que sea, que asciende de la masa nacional, suele tocar también a los espíritus cultos; y entre la clase directora, señaladamente en la política, es para nosotros causa frecuente de asombro y desconsuelo, encontrar iguales manifestaciones de un mal encubierto desdén a todo lo que tenga relación con el conocimiento marítimo. Bastaría para demostrarlo, recordar actos y frases en el Parlamento, realizados y pronunciados no ha mucho tiempo, cuando la última guerra atravesaba por el período culminante de su desarrollo, y el vacío que sigue a todo estudio o discurso inspirado en esta necesidad inexcusable de la Patria de poseer fuerza naval militar, como garantía de su integridad y del respeto ajenos, sin el cual se vive precariamente en la relación internacional. Que se difunda el conocimiento naval y su trascendencia es el principal objeto de mis compañeros.

El libro traducido, con las restricciones que me he permitido señalar, tiene tan profunda enseñanza, que parece escrito, no para Oficiales de Marina, sino para meditación de estadistas. La evolución

histórica en su aspecto marítimo, y la influencia del poder naval en su desarrollo, son una serie de cuadros maravillosamente descritos por el autor, repletos de doctrina y de saber. Hasta el mismo detalle técnico y la minucia táctica de los combates navales, ofrece originalidad filosófica que no puede menos de seducir a los amantes del estudio; y de todo el libro se desprende una verdad inconcusa en el momento presente; que una nacionalidad marítima (cual la nuestra aunque no querramos), de persistencia en la Historia y de porvenir sin término, se manifiesta necesariamente en el mar con una fuerza naval-militar proporcional a su industria y su comercio, que son los cimientos de su poderío y expresión del vigor patrio. Industria y comercio constituyen el nervio de las naciones, porque son manifestaciones externas de su vida y de su brío de expansión; y es axiomático en materia biológica que sin movimiento exterior, la vida se apaga. También se apaga o debilita la salud de la Patria, cuando el estadista se aleja de los problemas fundamentales que le atañen y no ejerce sobre el común pensar esa tutela moral que corrige los errores y desvaríos de la llamada opinión pública, procurando dirigir la atención de ésta, a veces extraviada, hacia los ideales patrios, bien definidos, que toda nacionalidad necesita para su existencia. Si este ideal exterior, idea-fuerza que provoca y fomenta la actividad no existe, o su visión se eclipsa u oscurece, se pierde y desparrama la energía nacional en movimientos internos, en escisiones orgánicas que relajan los vínculos de solidaridad en las Corporaciones representativas del Estado, en las conexiones de éste con la Nación de que emana y en las masas componentes de esta misma. Todo el mecanismo social tiende a la dispersión porque no hay finalidad que dirija su movimiento, y el trabajo y agitación de sus elementos se gastan en pura pérdida y en continuo descenso moral. Suele entonces denigrarse y atentar al honor de los organismos militares; se mancilla la honra inmaculada de los uniformes, y por insana perversión del pensamiento colectivo, no depurado en el crisol del saber, hasta se desvirtúan y menosprecian las acciones gloriosas de los desastres y las abnegaciones de la virtud militar. Todo se lanza con impulso suicida al abismo del desprestigio; y del continuo rodar de todas las ideas y de todos los símbolos nacionales, difícilmente puede surgir y desenvolverse la Patria, cuyo cimiento no puede ser, no debe ser, la ruina moral de los llamados a defenderla.

Una de nuestras aspiraciones tiene que ser necesariamente, fatalmente, la creación rápida de la fuerza naval-militar, no ya solo para aspirar al respeto y consideración internacionales, sino como

decisión que el llamado espíritu de conservación debe inspirar. Se echa una ojeada a las revistas profesionales, y lo que se observa es un espantoso crecer de todas las Marinas extranjeras. Solo cierto linaje de gente candorosa puede creer que la guerra ha desaparecido del territorio europeo y de sus mares, y que en último resultado, la razón y el derecho son garantías de integridad nacional. La razón y el derecho son transformables; están, como todo, en perpetua evolución, y la fuerza, como siempre, los destruye y los crea, pasando de la rutina al progreso. El que se para, retrocede, y es absolutamente preciso mirar al porvenir para vivir progresando. La Patria necesita de instrumentos de guerra naval, porque ese inmenso crecer de los poderes navales extranjeros anuncia el vértigo de terribles luchas en el porvenir, y es necesario que nuestra nacionalidad surja gloriosa y eterna de la contienda. Gentes hay tan lejanas de comprender la finalidad de la fuerza naval, que la juzgan innecesaria por el hecho de haber perdido nuestras colonias. Ignoran que en la relación internacional, en el mutuo cambio de trabajos y productos, allí donde existe un mercado, hay una colonia ligada a la Patria por una ruta comercial, cuya persistencia garantiza y casi siempre fomenta la fuerza naval.

Renunciar a la creación de esta fuerza, no comprender con clarísima comprensión su necesidad imperiosa y trascendente, equivale a creer que la vida nacional se va; y éste es un absurdo, al cual no podemos prestar conformidad quienes pensamos y sentimos enérgicamente lo contrario. Liga mucho más el mar que la tierra, y no hay línea de invasión más fácil a la fuerza ajena que una línea de costa. Los límites nacionales que dan al mar son fronteras de carácter internacional a donde alcanza de una manera directa y tangible el poder extranjero con sus naves de guerra y sus naves comerciales, pedazos de extrañas tierras, patrias movibles que representan sus banderas. Tierra, bañada por el mar, desamparada de estas manifestaciones de su fuerza y su progreso, es tierra invadida más o menos ostensiblemente, por la fuerza expansiva de otras naciones, que recala a sus costas con sus naves e impone con ellas, sus productos, sus labores, sus ideas, toda las manifestaciones de la fuerza. Y al hacerlo, amenguan la personalidad de la nación invadida por estas artes de paz más temibles que la guerra, porque su obra destructora es sorda y permanente, y porque si la guerra estalla, el mar es círculo que sólo rompen las proas y los cañones de los acorazados.

Creo firmemente que esta obra de Mahan, que la laboriosidad de mis compañeros ofrece traducida al público naval y al público

selecto de las ideas, debe ser leída por los hombres de estudio, por nuestros publicistas y hombres de Estado.

Los Sres. Cervera y Sobrini, al traducirla, cumplen con ese deber nuestro de llamar incesantemente, sin fatiga y desaliento, a las puertas de la opinión, pidiendo atmósfera de vida y estímulo al vigor militar.

Nunca como ahora los hemos necesitado. Deseo a mis compañeros en el logro de su propósito todo el éxito que merecen.

MANUEL ANDÚJAR.

PREFACIO

El objeto que se persigue en esta obra es hacer un examen de la Historia general de Europa y América, y señalar el efecto del Poder Naval en el curso de la misma. Los historiadores, que generalmente están poco familiarizados con los asuntos marítimos, no han consagrado a estos el interés especial que requieren, y por su falta de conocimientos técnicos, ha pasado inadvertida para ellos la profunda influencia del Poder Naval en los grandes acontecimientos, más que en los hechos aislados, en su tendencia general.

Puede decirse, como regla general, que el uso y gobierno del mar es y ha sido siempre un gran factor en la historia del mundo; y aunque sea difícil precisar con exactitud hasta dónde ha llegado su influencia en cada hecho islado, todavía lo es más fijar de un modo claro su importancia general, pues descansa en un conjunto de hechos en los que se haya determinado de una manera precisa esta influencia, mediante un análisis de las peculiares circunstancias concurrentes en cada caso.

Podemos sacar un curioso ejemplo de esta tendencia habida a despreciar la influencia del poder marítimo en los sucesos, de dos escritores de la nación inglesa, la cual más que ninguna otra ha debido su grandeza a él. «Por dos veces —dice Arnold en su *Historia de Roma*— se ha observado la lucha del genio excepcional de un hombre contra los recursos e instituciones de una gran nación y en ambos casos salió victoriosa la nación. Durante diecisiete años luchó Aníbal contra Roma; dieciséis años combatió Napoleón a Inglaterra: los esfuerzos del primero terminaron en Zama, los del segundo en Waterloo». Sir Edwar Creasy, hablando de esto, añade: «Hay un punto de analogía en las dos guerras del que apenas se ha hablado, y es el paralelismo notable que existe entre el General romano que al fin venció al Gran cartaginés y el General inglés que consiguió derrotar definitivamente al Emperador francés Escipion y Wellington tuvieron durante muchos años mandos de alta importancia en puntos distantes del principal teatro de la guerra, siendo el mismo país la escena de los hechos militares más notables de cada uno. En España

fue donde tanto Escipión, como Wellington, combatieron y derrotaron a casi todos los Generales subordinados del enemigo, antes de ponerse frente al General en Jefe o conquistador en persona. Escipión y Wellington hicieron recuperar a sus compatriotas la confianza en sus armas, perdida en una serie de reveses, y los dos terminaron una larga y peligrosa guerra mediante una desastrosa derrota del mejor General y de los mejores veteranos de su enemigo».

Ninguno de estos ingleses menciona la coincidencia, mucho más notable, de que en ambos casos fuese el vencedor dueño del mar.

El dominio del agua por los romanos obligó a Aníbal a la larga y peligrosa marcha a través de las Galias, en la que perdió más de la mitad de sus veteranas tropas; y gracias a la posesión de aquél, pudo Escipión el Mayor volver en persona a combatir al invasor en Trebia, mientras enviaba a su Ejército desde el Ródano a España, para cortar las comunicaciones a Aníbal. Durante la guerra se trasladaron cómodamente por mar, las legiones, entre España, que era la base de Aníbal, e Italia; y el resultado de la decisiva batalla de Metauros, por la que se cambió la situación interior de los Ejércitos romanos con relación a las fuerzas de Asdrúbal y Aníbal, fue debido al hecho de no poder llevar por mar el hermano más joven, los refuerzos de socorro, teniendo que hacerlo por tierra a través de las Galias. De aquí resultó, que en el momento crítico, se encontraron los dos Ejércitos cartagineses separados por toda Italia y fue destruído uno de ellos por la acción combinada de los Generales romanos.

Por otra parte, los historiadores marítimos se han preocupado poco de la conexión existente entre la Historia general y la particular que escribían, limitándose, generalmente, al papel de simples cronistas de los sucesos marítimos. Los franceses no han incurrido tanto como los ingleses en este defecto, porque el carácter y educación del primer pueblo contribuyen a que hagan investigaciones más cuidadosas acerca de las causas de cada resultado particular, averiguando el enlace que hay entre los diversos acontecimientos históricos.

El autor no conoce, sin embargo, ninguna obra que persiga el objeto buscado en ésta, a saber: una evaluación del efecto causado por el Poder Naval en el curso de la Historia y en la prosperidad de las Naciones. Así como otras historias tratan de las guerras, de la política y de las condiciones sociales y económicas de los países, hablando solo incidentalmente y por lo general con antipatía de los asuntos marítimos, el presente libro trata de colocar los intereses marítimos en primer término, sin separarlos, no obstante, de las causas y efectos que los rodean en la Historia general, pero tratan-

do de poner en evidencia el influjo que ejercieron en ella y el que ésta ejerció sobre los mismos.

El período abarcado, es desde 1660, en el que la era de los barcos de vela con su fisonomía propia, había ya empezado, hasta 1783, cuando terminó la Revolución americana. Hemos hecho un esfuerzo por presentar un bosquejo claro y preciso de los sucesos marítimos, relatando ligeramente el curso de los de la Historia general a la que están aquellos ligados. El autor, a causa de la gran simpatía que siente por su profesión de Oficial de Marina, no ha vacilado en hacer extensas digresiones sobre estrategia, táctica y política naval, pero como ha evitado el lenguaje técnico, esperamos que estas materias, presentadas de un modo sencillo, las encontrará interesantes el lector profano.

A. T. MAHAN

INFLUENCIA DEL

PODER NAVAL EN LA HISTORIA

INTRODUCCION

La Historia del Poder Naval es en su mayor parte, aunque no de un modo exclusivo, la narración de una serie de luchas entre las naciones, de rivalidades mutuas y de violencias, frecuentemente terminadas en guerra. Mucho antes de que se descubrieran los verdaderos principios que rigen el crecimiento y prosperidad del comercio marítimo, se había visto ya con toda claridad la profunda influencia que éste ejerce sobre la riqueza y poderío de los países, por cuya causa han hecho siempre los pueblos toda clase de esfuerzos a fin de asegurar la mayor cantidad posible de estos beneficios, valiéndose ya de pacíficos medios legislativos, ya de medidas prohibitivas o monopolizadoras, o bien de la violencia cuando aquéllas no bastaban. El choque de intereses, los odios nacidos de las tentativas violentas hechas para conseguir la mayor parte de las ventajas comerciales o para apoderarse de distantes regiones con las que convenía establecer comercio, condujeron muchas veces a la guerra. Por otra parte, las guerras originadas por otras causas han sido modificadas grandemente, tanto en su modo de ser como en sus resultados, por el dominio del mar; de aquí resulta que la Historia del Poder Naval, a la vez que abarca en su ancho campo todo lo que tiende a hacer un pueblo grande en el mar y por el mar, es en gran parte una historia militar, y bajo este aspecto la mostraremos principalmente en este libro, aunque no de un modo exclusivo.

Los grandes Capitanes juzgan este género de estudios sobre la historia militar del pasado, como esenciales para corregir las ideas

propias y llevar hábilmente la guerra en el porvenir. Napoleón cita, entre las campañas que debe estudiar un militar, las de Alejandro, Aníbal y César, en cuyo tiempo era desconocida la pólvora, y todos los escritores profesionales están conformes en que, a pesar de variar con las épocas y con los progresos de las armas muchas de las condiciones en que se hacen las guerras, hay algunas enseñanzas deducidas de la Historia, que subsisten siempre y que, por consiguiente, son de aplicación universal, pudiendo elevarse a la categoría de principios fundamentales. Por igual causa, el estudio de la historia marítima del pasado será instructivo, porque ilustrará sobre los principios generales de las guerras navales, a pesar de los grandes cambios sobrevenidos en el material, debidos a los adelantos científicos del medio siglo último y a la aplicación del vapor a la navegación.

Es doblemente necesario estudiar críticamente la historia y experiencia obtenida de los combates navales en las épocas de los barcos de vela, porque podremos deducir de ellos lecciones de valor y aplicación para los tiempos actuales, mientras que las Marinas de vapor no tienen todavía suficiente historia para poder sacar enseñanzas decisivas. De los primeros tenemos muchos conocimientos experimentales y de los segundos prácticamente ninguno.

De aquí que las teoría sobre las guerras navales del porvenir sean en su totalidad presunciones, y aunque se ha tratado de darles base más sólida buscando el parecido existente entre los buques de vapor y las galeras movidas a remos, de larga y bien conocida historia, conviene, sin embargo, no dejarse llevar de esta analogía hasta tanto que no esté comprobada cuidadosamente. El parecido dista mucho de ser superficial, pues tanto el vapor como la galera tienen la facultad común de poderse mover en cualquier dirección con entera independencia del viento, lo que establece una distinción radical entre esta clase de buques y los de vela, toda vez que estos últimos solo pueden dirigirse en limitadas direcciones cuando hay viento, y quedan inmóviles cuando no existe. Pero si bien es sabio mirar los puntos de semejanza de las cosas, también lo es considerar sus diferencias, porque cuando la imaginación se deja llevar de estas analogías —cosa muy frecuente— se resiste después a reconocer cualquier falta de semejanza que exista bajo otros nuevos puntos de vista, con lo que la pasa por alto o rehusa establecerla. Así por ejemplo, las galeras y los buques de vapor tienen de común, aunque desigualmente desarrollada, la importante cualidad mencionada, pero difieren por lo menos en dos puntos esenciales, y si se pretende deducir en-

señanzas para los barcos de vapor en la historia de las galeras, preciso será tener tan presentes las diferencias como las analogías, o de lo contrario podrán sacarse consecuencias falsas. La potencia motriz de la galera, cuando se ponía en uso, disminuía necesariamente con rapidez, porque la fuerza humana no podía continuar mucho tiempo con trabajo tan fatigoso, y como consecuencia de esto, era imposible que los movimientos tácticos fuesen de mucha duración (1); además, en tiempo de las galeras, no solo eran las armas ofensivas de corto alcance, sino que estaban limitadas casi a la lucha cuerpo a cuerpo. Estas dos condiciones conducían necesariamente a precipitarse una flota sobre otra, no sin alguna diestra tentativa para envolver o cercar al enemigo, seguida de una *melée* en que se combatía ya cuerpo a cuerpo.

Un gran número de opiniones respetables y hasta eminentes en el mundo naval, hallan que de tales choques preliminares y *melées* —en las que, según demuestra la Historia, tan difícil es distinguir al amigo del enemigo— debieron surgir las armas modernas; pero sea cualquiera el valor de esta opinión, no puede pretenderse base histórica alguna del solo hecho de que la galera y el buque de vapor puedan siempre marchar directamente sobre el enemigo y tengan un espolón en sus rodas, sin tener en cuenta las diferencias que hay entre los mismos. Como esta opinión es tan sólo una presunción sobre la que no puede formularse aún juicio definitivo, hay que diferir éste hasta que la prueba del combate venga a dar más luz sobre el asunto, y mientras tanto queda abierto ancho campo para la hipótesis contraria, la cual supone que una *melée* entre dos flotas numéricamente iguales, en que la destreza influye el mínimum en el resultado, no es el modo de sacar el mejor partido posible de las poderosas y complicadas armas de esta época. Cuanto más seguro de sí mismo esté un Almirante, mejor maniobre su Escuadra, tácticamente considerado, y mejores Comandantes tenga, tanto más repugnará, necesariamente, entrar en una *melée* con fuerzas iguales, puesto que perderá, naturalmente, todas estas ventajas enunciadas; la fortuna será dueña absoluta del éxito y colocará a su escuadra en condiciones de igualdad con un conjunto de buques que jamás hubieran comba-

---

(1) Cuando Hermócrates de Siracusa propuso rechazar a la expedición ateniense dirigida contra su ciudad (413 años antes de Jesucristo) yendo audazmente a su encuentro y colocándose en el flanco de su línea de marcha, decía: "Como su avance tiene que ser lento, tendremos mil ocasiones de atacarles, pero si ellos preparan sus buques para el combate y se lanzan en masa sobre nosotros con rapidez, tendrán que apretar de remos, y **cuando estén bien cansados** podremos caer sobre ellos".

tido unidos (1). La Historia enseña cuándo son o no convenientes las *melées.*

La galera tiene, efectivamente, una de las cualidades más salientes del buque de vapor, pero difiere de él en otras importantes que, por no estar tan en evidencia, no se tienen tanto en cuenta. En los buques de vela, por el contrario, lo primero que llama la atención es la diferencia que los separa de los buques modernos. Existen los puntos de semejanza y son fáciles de hallar, pero como no son tan palpables, se repara menos en ellos. Esta impresión se aumenta al comparar la extrema debilidad de los primeros con relación a los segundos, debida a su dependencia del viento, olvidando que, como el buque de vela combatía con sus iguales, las enseñanzas tácticas son, por lo tanto, válidas.

La galera nunca quedaba reducida a la impotencia con la calma, y por eso parece más digna de estudio en nuestros días que los buques de vela; pero a pesar de ello, éstos reemplazaron a aquéllas y mantuvieron su supremacía hasta la utilización del vapor. La facultad de atacar a un enemigo desde larga distancia, de maniobrar por tiempo ilimitado sin que hubieran de agotarse las fuerzas de las dotaciones y de poder dedicar la mayor parte de éstas a las armas ofensivas, en vez de emplearla en los remos, son comunes a los buques de vela y de vapor y por lo menos tan importantes tácticamente considerados, como la de poderse mover la galera con independencia del viento.

Al querer sacar analogías, no solo hay tendencia a pasar por alto las diferencias, sino a exagerar el parecido fantásticamente. Debe, pues, considerarse, que así como el buque de vela tenía cañones de gran alcance con gran poder relativo de penetración y carronadas que eran de menor alcance, pero de gran efecto destructor, igualmente el buque de vapor posee baterías de cañones de mucho alcance y torpedos, que solo son eficaces a corta distancia, produciendo efectos destructores superiores al cañón, el cual, como antiguamente, tiene por objeto la penetración; y estas consideraciones, que son puramente tácticas, tienen que influir de precisión en los planes de los Almirantes y Comandantes, puesto que la analogía es real y no forzada. Del mismo modo, tanto los veleros como los buques de vapor, estudia-

(1) El autor se guarda bien de aparecer como defensor de los movimientos tácticos perfectos, terminados en estériles demostraciones. Cree que una flota que busque un resultado decisivo debe cerrar contra el enemigo, pero no sin haber obtenido antes alguna ventaja previa, para la colisión; ventaja que, generalmente, conseguirá la flota mejor instruída y manejada, por medio de maniobras. En realidad, tan a menudo han fracasado en lucha cerrada los temerarios como los tácticos más tímidos e inútiles.

ban la manera de llegar a tener contacto directo con el enemigo, los primeros para tomarlo al abordaje, los segundos para echarlo a pique con el espolón; y para ambos es ésta la misión más difícil, porque para cumplirla, necesita ir el buque a un punto singular del campo de batalla, mientras que, desde gran parte de los de un área considerable, podrán utilizar contra él los proyectiles de toda clase de armas.

La posición relativa de los buques o flotas de vela, respecto a la dirección del viento, envolvía problemas tácticos muy importantes y era, quizas, el principal cuidado de los marinos de aquella época. A primera vista parece que, desde que el viento ha llegado a ser cosa tan indiferente para los buques de vapor, cesa de haber analogía alguna entre aquellas condiciones y éstas, quedando desprovistas de valor absoluto las enseñanzas de la historia sobre este particular. Pero la observación más cuidadosa de las características distintivas a la posesión del barlovento (1) y sotavento, encaminada a estudiar sus rasgos esenciales, prescindiendo de detalles secundarios, nos hará ver lo erróneo de esta suposición. El rasgo distintivo del barlovento era, que quien lo poseía, tenía siempre en su mano la facultad de aceptar o rehusar el combate, lo cual lleva consigo la elección de la manera de atacar, en el caso de optar por la ofensiva. Esta ventaja iba acompañada de ciertas desventajas, tales como la de tener menor regularidad en las formaciones, estar expuestos a recibir los tiros de enfilada, o sea los que cogen al barco de popa a proa, y, por último, el sacrificio de todo o parte del fuego de la artillería del asaltante, durante la maniobra ofensiva.

El buque o flota de sotavento no podía atacar; si no quería retirarse, su ación no podía ser más que defensiva y admitía el combate en la forma que quería presentarlo el enemigo. Esta desventaja quedaba compensada por la facilidad relativa con que se mantenía el orden de formación, pudiéndose sostener un nutrido fuego de artillería al que el enemigo no podía responder durante tiempo determinado. Estas ventajas y desventajas existen análogamente en todas los operaciones ofensivas y defensivas de todas las edades. La ofensiva acepta ciertos riesgos y prescinde de ciertas ventajas con objeto

(1) Se decía que un barco tenía el barlovento, cuando el viento le permitía dirigirse en línea recta sobre el enemigo, sin que éste pudiera hacer lo propio con su adversario. El caso extremo era cuando el viento soplaba directamente de un barco a otro, pero a un lado y otro de esta línea había un gran espacio en el que se aplicaba esta frase. Si se toma el barco de sotavento como centro de un círculo, había cerca de tres octavos de su área en donde el otro podía estar, teniendo siempre la ventaja del barlovento en mayor o menor grado. Sotavento es lo opuesto a barlovento.

de alcanzar y destruir al enemigo; la defensiva, mientras lucha como tal, evita los riesgos del avance, se mantiene en situación mejor ordenada y aprovecha el riesgo a que el asaltante se somete. Estas radicales diferencias entre el barlovento y sotavento, fueron tan claramente reconocidas, a pesar de los detalles de menor importancia que las oscurecían, que los ingleses elegían ordinariamente el primer método de ataque, porque su constante política fue acometer y destruir a sus enemigos, mientras que los franceses buscaban el sotavento, porque de esta manera podían acribillar al enemigo cuando se aproximaba, eludiendo encuentros decisivos y preservando sus barcos. Los franceses, con raras excepciones, subordinaban la acción de la Marina a otras consideraciones militares; lamentaban el dinero gastado en los barcos, y, por esta causa, trataban de economizar su flota, tomando la defensiva y limitando sus esfuerzos a rechazar los ataques. A esta línea de conducta se adaptaba admirablemente el sotavento hábilmente empleado, con tal que el enemigo desplegase más valor que reflexión; no obstante, cuando Rodney mostró intención de usar la ventaja del viento, no solo para atacar, sino para hacer una concentración formidable sobre parte de la línea enemiga, su cauteloso adversario, De Guichen, cambió de táctica. En el primero de los tres combates, tomó el francés el sotavento, pero al comprender los propósitos de Rodney, maniobró buscando la ventaja del viento, no para atacar, sino para rehusar o aceptar el combate, según le conviniese.

Actualmente no depende del viento la facultad de tomar o no la ofensiva, sino del bando que tenga velocidad mayor, y en una Escuadra, no solo dependerá de la velocidad aislada de cada barco, sino también de su uniformidad táctica de acción. De aquí que pueda decirse de hoy en adelante que los barcos que posean la máxima velocidad, han de ser, para el caso, los que tendrán el barlovento.

Así, pues, no será infructuosa, como muchos creen, la tarea de buscar útiles lecciones en la historia de los buques de vela del mismo modo que en la de las galeras. Ambos tienen sus puntos de contacto con los barcos modernos y ambos presentan diferencias esenciales, que imposibilitan citar sus experiencias o manera particular de combatir, como *precedentes* tácticos que deban seguirse al pie de la letra.

Un precedente es diferente y de menos valor que un principio; el primero puede inducir a error y no ser de aplicación por haber cambiado las circunstancias, mientras que el segundo tiene sus raíces en la naturaleza esencial de las cosas, y aunque varíen sus aplicaciones a

medida que cambien las circunstancias, sirve de norma para ajustar a él la acción y obtener el éxito. La guerra sigue estos principios, iguales en todas las edades, y revela su existencia el estudio del pasado por medio de sus éxitos y fracasos. Las condiciones y las armas cambian, pero para luchar con las unas y manejar victoriosamente las otras, precisaríase respetar siempre las enseñanzas de la Historia tocante a la táctica de los campos de batalla y a las operaciones de guerra más amplias, comprendidas bajo el nombre de estrategia.

En estas extensas operaciones que abarcan el teatro total de la guerra (que en una lucha marítima puede extenderse a gran parte del globo) es cuando se ven más claras y con mayor valor las enseñanzas de la historia en razón a que entonces adquieren carácter más permanente. Podrá suceder que el teatro de la guerra sea mayor o menor, las dificultades más o menos pronunciadas, los ejércitos grandes o pequeños, los movimientos necesarios fáciles o difíciles, pero todo ello no será más que pura diferencia de escala o grado y no una cosa esencial. A medida que un terreno inculto va dejando paso a la civilización y los medios de comunicaciones se multiplican, se abren caminos, colocan puentes y se aumentan los recursos alimenticios de la comarca, las operaciones de guerra se van haciendo más fáciles, rápidas y extensas, pero los principios a que están sujetas siguen siendo siempre los mismos.

Cuando se sustituyó la marcha a pie de las tropas por la de los coches y ésta por la del ferrocarril, aumentó la escala de las distancias, o si se quiere, disminuyó la de los tiempos; pero los principios que dictaban el punto conveniente para concentrar el Ejército, dirección en que convenía moverlo, sitio por dónde convenía atacar al enemigo y protección de las comunicaciones, no sufrieron alteración. De la misma manera, en la mar, ha aumentado el campo de acción y la rapidez de las operaciones a medida que se ha ido pasando de la galera, que se arrastraba medrosamente de puerto a puerto, al buque velero que se lanza audazmente hasta el fin del mundo, y de éste a los buques de vapor de nuestros días. Esto ha hecho aumentar la rapidez y el campo de las operaciones navales, sin que por ello hayan cambiado sus principios directores, y el discurso de Hermócrates, ya antes citado, pronunciado veintitrés siglos ha, contiene un plan estratégico perfecto, cuyos principios fundamentales son tan aplicables ahora como entonces.

Antes que las flotas o ejércitos hostiles lleguen a estar en *contacto* (palabra que, tal vez mejor que ninguna otra, establezca la línea divisoria existente entre la táctica y la estrategia), hay una

porción de problemas que resolver para formar el plan general de operaciones en el teatro de la guerra. Entre éstos están: el papel que la marina debe desempeñar en la guerra, su verdadero objetivo, el punto o puntos en que conviene concentrarla, el establecimiento de depósitos de carbón y pertrechos, mantenimientos de las comunicaciones entre esos depósitos y la base de operaciones establecida en el territorio nacional, ver la importancia militar que tendrá el corso (o sea la destrucción del comercio enemigo), ya se considere como operación decisiva o secundaria de la guerra; sistema más eficiente para conseguirlo, bien esparciendo cruceros por el mar o manteniendo por la fuerza algún punto central que sea paso obligado para los buques mercantes. Todos estos son problemas estratégicos y de todos ellos habrá de tratarse mucho en el curso de esta obra.

De poco tiempo acá ha habido importantes discusiones en los círculos navales de Inglaterra comparando el mérito relativo de la política seguida por cada uno de los Almirantes ingleses, Lord Howe y Lord St. Vincent, al dictar disposiciones para la Marina inglesa en la guerra con Francia. Este problema, no solo tiene interés histórico, sino que es puramente estratégico; en la actualidad es de importancia vital y los principios en que se apoya su solución son tan iguales ahora como entonces. La política seguida por St. Vincent salvó a Inglaterra de la invasión, y con Nelson y los demás Almirantes de su tiempo se fue derechamente a Trafalgar.

En el campo de la estrategia naval, particularmente, es donde las enseñanzas del pasado tienen un valor que en manera alguna puede aminorarse; pues no solo son útiles como ilustración de principios, sino que sirven hasta de precedentes, a causa de la relativa permanencia de sus condiciones. Esto no es tan rigurosamente exacto cuando se trata de hechos tácticos, en que las escuadras luchan en un punto elegido con anterioridad mediante consideraciones estratégicas, porque los incesantes progresos que hace la humanidad, traen consigo continuos cambios en las armas, y, por consiguiente, continuos cambios en el modo de pelear y en el manejo y distribución de tropas y buques sobre el campo de batalla, lo cual origina entre la gente relacionada con los asuntos marítimos, cierta tendencia a creer, por parte de muchos, que no se saca ventaja alguna con el estudio de los sucesos pasados, considerando perdido el tiempo que se emplea en hacerlo; pero aunque esta tendencia sea natural en cierto modo, no solo se prescinde por completo, al admitirla, de todas las amplias consideraciones estratégicas que conducen a las naciones a sostener flotas, que dirigen su acción, y que tanto han modificado y continua-

rán modificando la historia del mundo, sino que al hacerlo no se considera la cuestión más que bajo un solo punto de vista, y aún dentro de éste, se hace mezquinamente por lo que respecta al terreno táctico.

Los combates del pasado tuvieron o no éxito, según hubo de ajustarse o descuidarse la lucha en la sujeción a los principios de la guerra, y el hombre de mar que estudie cuidadosamente las causas de los éxitos y los fracasos, no solo observará y asimilará gradualmente estos principios, sino que aumentará su aptitud para aplicarlos al uso de los buques y armas de su tiempo. Observará también que los cambios de táctica, no solo tuvieron lugar *después* del cambio de las armas en uso, —cosa que necesariamente había de suceder,— sino que el intervalo entre estos dos cambios ha sido, indebidamente, largo. Esto nace, sin duda, de que las reformas de las armas se deben a la energía de uno o dos hombres, mientras que los cambios en la táctica tienen que vencer la inercia de toda una colectividad conservadora, lo que es un gran mal que solo puede remediarse con el reconocimiento franco de cada cambio, una vez que se haya hecho el estudio cuidadoso de la potencia y modificaciones del nuevo barco o arma y la consiguiente adaptación del método de usarlo a las cualidades de aquel cambio, lo cual constituirá su táctica. La historia muestra que, generalmente, es inútil esperar que los militares se tomen el trabajo de hacer esto, pero que si lo hace alguno, va al combate con una gran ventaja, nacida de la importante enseñanza que esto mismo le proporciona.

Podemos, pues, aceptar ahora las palabras que el táctico francés, Morogues, escribía hace más de un siglo: «La táctica Naval está fundada en reglas para el empleo ofensivo de las armas. Estas armas son variables, lo cual da lugar, necesariamente, a cambios en las construcciones de los barcos, en la manera de manejarlos y, por último, en la distribución y manejo de las Escuadras». Su afirmación de que «no es una ciencia fundada en principios absolutamente invariables» se presta mucho a la discusión; sería más exacto decir que la aplicación de sus principios varía a medida que cambian las armas.

La aplicación de los principios varía también, indudablemente, en la estrategia, de una época a otra, pero la variación es muchísimo menor y se ve más fácilmente el principio director. Esta afirmación es de tal importancia para nuestro objeto, que será conveniente citar algunos hechos históricos que la corroboren.

El combate Naval de Aboukir, en 1798, no solo fue en sí una completísima victoria de la escuadra inglesa sobre la francesa, sino

que tuvo también el efecto decisivo de destruir las comunicaciones entre Francia y el ejército de Napoleón en Egipto. En el combate dió el Almirante inglés, Nelson, el más brillante ejemplo de táctica que puede darse si ésta es como se ha definido: «El arte de tomar buenas disposiciones antes de las batallas y durante las mismas». Las disposiciones tácticas tomadas dependieron, en este caso, de una circunstancia que ya hoy ha desaparecido, y fue la incapacidad en que se veían los barcos de sotavento de una escuadra fondeada, para ir a prestar apoyo a los de barlovento antes de que éstos fuesen destruídos; pero los principios que inspiraron esta maniobra, o sea la elección de la parte del enemigo que más difícilmente puede ser socorrida para atacarla con fuerzas superiores, eso no ha desaparecido y sigue teniendo igual importancia que antiguamente. El combate del Almirante Jervis, en el cabo San Vicente en que con quince buques consiguió la victoria sobre veintisiete, fue inspirado por el mismo principio, aunque en este caso no estaba fondeado el enemigo sino en movimiento; pero el pensamiento humano está formado de tal manera, que se fija más en las circunstancias variables del hecho, que en el inmutable principio que envuelven.

En el efecto estratégico de la victoria de Nelson durante la guerra, sucede lo contrario; no solo se reconoce el principio con más facilidad, sino que se ve lo aplicable que es en nuestros días. El resultado de la empresa de Egipto dependía de mantener libres las comunicaciones con Francia. La victoria de Aboukir destruyó la fuerza naval, conque únicamente podían quedar aseguradas aquéllas y determinó el fracaso final; y no solo se ve en este hecho que se dió el golpe con arreglo al principio de atacar la línea de comunicaciones del enemigo, sino que se comprende a primera vista que el principio es tan válido ahora como entonces y que lo sería con cualquier género de buques, bien fueran galeras, veleros o de vapor.

A pesar de esto, un vago sentimiento de desdén por el pasado, que infundadamente se supone no es ya de aplicación, contribuye con la indolencia natural, a que se cierren los ojos hasta para las enseñanzas estratégicas más evidentes de la historia naval. Por ejemplo: ¿cuántos no miran el combate de Trafalgar, corona de la gloria de Nelson y sello de su genio, más que como un hecho aislado de excepcional grandeza?; ¿cuántos se hacen la pregunta de estrategia de «cómo fueron a encontrarse los barcos precisamente allí»? ¿cuántos ven en él, el último acto de un gran drama estratégico de más de un año de duración, en el que dos de los más grandes generales que ha habido jamás en el mundo, Napoleón y Nelson, lucharon entre sí? En

Trafalgar no fue Villeneuve quien fracasó, sino Napoleón, que fue el vencido; no obtuvo Nelson la victoria, sino Inglaterra, que fue salvada: ¿y todo por qué? Porque las combinaciones de Napoleón fracasaron, mientras que las intuiciones de Nelson y su actividad, tuvieron siempre a la flota inglesa sobre la pista del enemigo, llegando oportunamente en el momento decisivo (1). La táctica de Trafalgar, si bien discutible en sus detalles, se ajustó en sus rasgos esenciales a los principios de la guerra, y su audacia estuvo justificada, tanto por la urgencia del caso cuanto por los resultados; pero las grandes lecciones de eficiencia en la preparación, de actividad y energía en la ejecución y de inteligencia y conocimientos del general inglés durante los meses anteriores, son lecciones estratégicas, y como tales, continúan siendo siempre de actualidad.

En estos dos casos, se logró alcanzar el fin natural de un modo decisivo. Citaremos un tercero en el que no pudo lograrse el fin apetecido y en el que puede discutirse lo que debería haberse hecho. En la guerra de la Revolución americana, el año 1779, se aliaron Francia y España contra Inglaterra. Las escuadras unidas se presentaron por tres veces en el Canal de la Mancha; una de las veces, la coalición sumaba sesenta y seis barcos de línea, los cuales obligaron a la flota inglesa a buscar refugio en los puertos, en razón a su gran inferioridad numérica; el objetivo principal de España era recobrar Gibraltar y Jamaica; para lograr lo primero, hicieron los aliados inmensos esfuerzos, tanto por tierra como por mar, luchando contra aquella fortaleza casi inexpugnable. El problema sencillo de estrategia naval que esto sugiere, es el siguiente: ¿ No se habría recobrado Gibraltar de modo más seguro, si se hubiera dominado el Canal de la Mancha, atacando a la flota inglesa hasta en sus mismos puertos y amenazando a la par a Inglaterra con la aniquilación de su comercio y con la invasión, mejor que empleando esfuerzos mucho mayores contra una distante y fortísima ciudadela avanzada de su imperio?

Al pueblo inglés, en razón a su prolongada inmunidad, le producían extraordinario efecto los temores de una invasión, y si hubiera perdido bruscamente la gran confianza que tenía en sus escuadras, habría quedado proporcionalmente descorazonado; pero sea cualquiera la solución que se tome, la cuestión entraña en sí un problema manifiesto de estrategia, que un Oficial francés de esa época proponía resolverlo en otra forma: dirigiendo aquel esfuerzo sobre una de las

(1) Véase la nota final de este capítulo.

islas de América, la cual podría ser cambiada por Gibraltar. No es verosímil, sin embargo, que Inglaterra hubiera cedido la llave del Mediterráneo por ninguna otra posesión exterior, aunque quizás habría renunciado a ella por salvar sus hogares y su dinero. Napoleón dijo en cierta ocasión que reconquistaría Pondichery en las orillas del Vístula. Y si hubiera podido dominar el Canal de la Mancha, como la flota aliada lo hizo en 1779, ¿puede dudarse que hubiera conquistado a Gibraltar en las costas de Inglaterra?

Para poner más en evidencia la verdad de que la historia sugiere el estudio de la estrategia e ilustra acerca de los principios directores de la guerra por medio de los hechos que transmite, citaremos dos ejemplos más, sacados de una época anterior al período que ha de estudiarse en esta obra. ¿Cómo sucedió que en dos de las grandes contiendas habidas entre las Potencias de Oriente y Occidente en el Mediterráneo, en una de las cuales se luchaba nada menos que por el dominio del mundo conocido, los encuentros de las flotas adversarias tuvieron lugar en sitios tan próximos uno de otro, como son Actium y Lepanto? ¿Fue esto una simple coincidencia o fue debido a la existencia de circunstancias especiales que pueden todavía repetirse? (1) Si esto último es cierto, vale la pena de estudiar sus causas, porque si surgiera otra vez una gran Nación oriental, marítima, como la de Antonio o como Turquía, los problemas estratégicos serían los mismos. Hoy en día está el centro del Poder Naval, con inmensa superioridad, en las naciones occidentales, principalmente en Inglaterra y Francia; pero si por cualquier circunstancia aumentase Rusia su dominio sobre el Mar Negro, mediante la posesión del paso al Mediterráneo, variarían por completo todas las condiciones estratégicas del Poder Naval existente. Si hubiera en la actualidad una lucha entre Occidente y Oriente, irían Francia e Inglaterra sin resistencia hacia Levante, como fueron en 1854 y como Inglaterra sola fue en 1878; pero si hubiera ocurrido el cambio dicho, iría Rusia a su encuentro como ocurrió ya dos veces con las naciones orientales citadas más arriba, y sería el choque a la mitad de la distancia.

Hay un período importantísimo y trascendental en la historia del mundo en que el Poder Naval tuvo gran importancia estratégica y pesó mucho, sin que a pesar de ello haya habido más que escasísimo reconocimiento del asunto. No se puede tener ahora un conocimiento tan completo como se necesita para especificar detalladamente su influencia sobre el resultado de la segunda Guerra Púnica, pero los

(1) El combate de Navarino (1827) entre Turquía y las Potencias Occidentales tuvo lugar en sus cercanías.

datos que se conocen, son suficientes para sostener la afirmación de que fue un factor determinante de la misma. Difícil es formar juicio exacto en este punto, coordinando solamente los relatos de hechos aislados pertenecientes a esta singular contienda que hayan sido claramente trasmitidos, pues como de costumbre, apenas si se citan los hechos marítimos. Se necesita también estar familiarizado con los detalles de la historia marítima general, para deducir de ligeras indicaciones, consecuencias exactas, basadas en el conocimiento de lo que era posible sucediera en períodos cuya historia nos sea bien conocida.

El dominio del mar, aunque sea efectivo, no implica que los barcos pequeños o escuadras poco numerosas del enemigo no puedan deslizarse fuera de los puertos, cruzar la mar siguiendo derroteros más o menos frecuentados, desembarcar y arrasar algún punto no defendido de un extenso litoral y entrar en puertos bloqueados. Por el contrario, la historia muestra que tales evasiones son siempre posibles, hasta cierto punto, para el beligerante más débil, por grande que sea la desigualdad de fuerzas. No quiere decir nada contra el dominio del mar o de la parte decisiva de él mismo, ejercido por la flota romana, el hecho de que en el cuarto año de la guerra, desembarcara el Almirante cartaginés Amílcar cuatro mil hombres y suficiente número de elefantes en el Sur de Italia, tras la ruidosa derrota de Cannas; ni que en el séptimo año, huyendo de la flota romana, cerca de Siracusa, apareciera de nuevo en Tarento, que estaba entonces en poder de Aníbal, ni que éste enviase despachos a Cartago, ni siquiera que se retirara, por último, y llegara en salvo a su patria con su mermado ejército.

Nada de esto prueba que Cartago pudiera enviar a Aníbal —aun cuando tal hubiera sido su deseo— los constantes refuerzos que necesitaba y que no recibió, aunque todo lo citado anteriormente parezca indicar que podían haberse enviado dichos socorros. Por este motivo, la afirmación de que la preponderancia marítima de Roma tuvo un efecto decisivo en el curso de la guerra, necesita demostrarse mediante un examen de los hechos confirmados, con lo que podrán apreciarse justamente la clase de influencia que ejerció y su verdadero alcance.

Al empezar la guerra —dice Mommsen— dominaba Roma el mar. Sea cualquiera la causa o reunión de causas que lo motivaron, lo cierto es que esta nación, esencialmente no marítima, tuvo en la primera guerra púnica sobre su rival —a pesar de ser una nación de navegantes— una supremacía naval que continuó siempre. En la segun-

da guerra no hubo ningún combate naval de importancia; cuya circunstancia demuestra por sí misma, y aun más por la conexión que tiene con otros hechos perfectamente confirmados, una superioridad análoga a la que en otras épocas se ha demostrado de la misma manera.

Como Aníbal no dejó nada escrito, se desconocen los motivos que le impulsaron a verificar su peligrosa y desdichada marcha a través de las Galias y de los Alpes. Lo cierto es que su flota en las costas de España debía ser incapaz de luchar, por su inferioridad, con la de Roma, porque si bien es verdad que pudo haber seguido el mismo camino que siguió aun sin ser esto cierto, fundándose en poderosas razones desconocidas para nosotros, no es de creer fuese así, porque yendo por mar no hubiera perdido treinta y tres mil veteranos de los sesenta mil conque salió.

Mientras Aníbal verificaba esta peligrosa marcha, enviaban los romanos a España una parte de su flota con un ejército consular mandado por los dos Escipiones, que verificó el viaje sin pérdidas serias, estableciéndose felizmente al Norte del Ebro, en la línea de comunicaciones de Aníbal. Al mismo tiempo se envió a Sicilia otra escuadra, con un ejército mandado por el otro Cónsul. Entre las dos flotas se reunían doscientos veinte buques. A la llegada a su destino, cada una encontró y derrotó a la escuadra cartaginesa, con una facilidad tal, que puede inferirse de la ligera mención hecha por la historia de estos combates, lo cual indica la superioridad que tenía la flota romana.

Después del segundo año, la guerra presentaba el aspecto siguiente: Aníbal había entrado por el Norte de Italia, y después de una serie de victorias, rebasó Roma y fue a establecerse al Sur, viviendo en un país hostil, por lo que su situación fue muy precaria, cuando tuvo que luchar contra el fuerte sistema político y militar establecido allí por Roma. Debido a esto, le fue indispensable establecer desde el primer momento entre él y una base segura, esa corriente de refuerzos y pertrechos que en los términos usuales de la guerra moderna recibe el nombre de «comunicaciones». Había tres regiones amigas que podían servir de base, ya fuera aisladamente o en conjunto, y eran las siguientes: la misma Cartago, Macedonia y España. Con las dos primeras no había más comunicación que la marítima; desde España —en donde halló su mayor apoyo— se podía llegar por mar y por tierra, caso de que el enemigo no cortara el paso, pero de los dos caminos, el primero era el más fácil y corto.

En los primeros años de la guerra gracias al Poder Naval de

Roma, consiguió ésta dominar toda la parte comprendida entre Italia, Sicilia y España, conocida bajo la denominación de Mar Tirreno y Mar de Cerdeña, siendo también muy amistoso para ella el litoral comprendido entre el Ebro y el Tíber. El cuarto año, después de la batalla de Cannas, abandonó Siracusa la alianza romana, se extendió la rebelión por toda Sicilia, y Macedonia formó también una liga ofensiva con Aníbal, por lo que aumentó considerablemente el campo de las operaciones de la flota romana, disminuyendo por esta causa su fuerza.

¿Qué cambios trajo esto, y que influencia tuvo después en el resultado de la lucha?

Todos los hechos confirman que Roma no perdió por un solo momento el dominio del Mar Tirreno, porque sus escuadras pasaban, sin ser molestadas, de Italia a España. En la costa de ésta dominó por completo hasta que Escipión el Menor vió que podía prescindir de la flota. En el Adriático había una escuadra y una estación naval en Brindisi para contener a Macedonia, y bien cumplió su misión, que ni un solo soldado de sus falanges puso jamás su planta en Italia. «La falta de una flota de guerra —dice Mommsen— paralizó todos los movimientos de Filipo». En este caso, se ve de un modo evidente el efecto del Poder Naval.

Siracusa era en Sicilia el centro de la lucha. Las escuadras de Cartago y Roma se encontraron allí, pero es evidente la superioridad que tenían las últimas, porque aun cuando los cartagineses lograron a veces enviar pertrechos a la ciudad, siempre evitaban luchar con la escuadra romana. Con Lilibaeum, Palermo y Mesina en sus manos, tenían los romanos buenas bases en la costa Norte de la isla, pero el Sur estaba abierto a los cartagineses, quienes gracias a esto podían sostener la insurrección.

Agrupando todos estos hechos, y teniendo en cuenta el aspecto general que ofrece en la historia esta lucha, puede, razonablemente, deducirse que el Poderío Naval romano era efectivo en el Norte de la línea que une Tarragona con Lilibaeum (la moderna Marsala) al Oeste de Sicilia; desde aquí, por toda la costa Norte de ésta y estrecho de Mesina hasta Siracusa y desde esta ciudad hasta Brindisi, en el Adriático.

El dominio de la parte mencionada se mantuvo intangible durante todo el curso de la guerra. No impedía que pudieran llevarse a cabo correrías marítimas de más o menos importancia, como se ha dicho ya antes, pero hacía imposibles las comunicaciones continuas y seguras que necesitaba Aníbal poseer tan imperiosamente.

Parece también igualmente claro, que durante los diez primeros años de la guerra, no era la flota romana lo bastante fuerte para verificar operaciones duraderas en la parte comprendida entre Sicilia y Cartago, ni tampoco muy al Sur de la línea señalada, pudiéndose citar para probarlo, el hecho de que no intentasen cortar las comunicaciones entre España y Africa, cuando Aníbal emprendió su marcha; en cuya ocasión, estuvieron sostenidas por todos los barcos que aquél pudo reunir para dicho objeto.

Gracias al Poder Naval consiguió Roma que Macedonia no se pudiese mezclar para nada en la guerra. Es verdad que no pudo impedir que los cartagineses mantuvieran una guerra eficaz y penosa en Sicilia, pero imposibilitó que enviasen tropas a Italia, donde se hallaba su incomparable General y hubieran sido muy útiles. ¿Qué sucedía mientras tanto en España?

España era la región desde la cual pensaba haber invadido a Italia el padre de Aníbal y Aníbal mismo. Durante los diecisiete años anteriores a esto, habían ocupado el país, extendiendo y consolidando su poder político y militar con notable sagacidad, y habían levantado e instruído en guerras locales, un gran ejército, que era ya veterano.

Al partir Aníbal, confió las riendas del gobierno a su hermano menor Asdrúbal, que conservó hasta su muerte un cariño y lealtad hacia él, que no podía esperar de los aborrecibles partidos de la metrópoli africana.

En el momento de su partida, estaba asegurado el dominio cartaginés desde Cádiz al Ebro, y aunque entre este río y los Pirineos estaba el país poblado por tribus amigas de los romanos, eran incapaces de oponer resistencia seria a Aníbal, en ausencia de aquéllos. Así, pues, con facilidad fueron derrotados por Aníbal, después de lo cual dejó once mil soldados a las órdenes de Hannón para conservar el dominio militar del país, por temor de que los romanos se establecieran allí cortando las comunicaciones con su base.

Cneo Escipión llegó, sin embargo, el mismo año con veinte mil hombres, derrotó a Hannón y ocupó la costa y el interior de la región comprendida al Norte del Ebro; cortando de este modo los romanos la línea de comunicaciones, impidiendo que pudiesen llegar los refuerzos que Asdrúbal pudiera enviar a Aníbal, y consiguiendo tener de este modo una base desde donde poder atacar al poder cartaginés en España; mientras que por ser marítimas sus propias comunicaciones con Italia, estaban aseguradas por la supremacía naval de Roma.

Los romanos establecieron una base naval en Tarragona en frente de la que había establecido Asdrúbal en Cartagena, e invadieron los dominios cartagineses.

La guerra continuó en España dirigida por los dos Escipiones mayores, con fortuna varia por ambas partes, durante siete años, al fin de cuyo período consiguió Asdrúbal sobre ellos una completísima victoria en la que murieron ambos hermanos, de cuyas resultas casi consiguieron los cartagineses atravesar los Pirineos para llevar refuerzos a Aníbal. La tentativa fue rechazada, sin embargo, por el momento y antes de que pudiera renovarse, la toma de Capua dejó libres doce mil veteranos romanos, que fueron enviados a España bajo el mando de Claudio Nerón, hombre de excepcionales aptitudes, a quien después fue debida la operación militar más decisiva que hizo general alguno durante la segunda guerra púnica. Este refuerzo tan oportuno, que volvió a asegurar otra vez la posesión del paso obligado de Asdrúbal, vino por mar, vía que no podían utilizar los cartagineses, a pesar de ser más fácil y rápida, por la superioridad de la Marina romana.

Dos años más tarde, Publio Escipión el Menor, conocido después por «el Africano», recibió el mando de las tropas romanas de España y capturó a Cartagena mediante un ataque combinado por mar y tierra, después de lo cual tomó la extraordinaria determinación de abandonar su flota y trasladar los marineros al ejército, y no contento con el papel defensivo de cerrar el paso de los Pirineos a Asdrúbal, se adelantó hacia el Sur de España y tuvo una encarnizada batalla en las márgenes del Guadalquivir, cuyo resultado quedó indeciso; después de lo cual se retiró Asdrúbal dirigiéndose precipitadamente hacia el Norte, cruzó los Pirineos por la extremidad occidental y continuó rápidamente su camino hacia Italia, donde cada día era peor la situación de Aníbal, por no haber cubierto las bajas naturales de su ejército.

Diez años duraba la guerra, cuando Asdrúbal entró por el Norte de Italia sin haber tenido casi pérdidas en el camino. Las tropas que llevaba podían producir un cambio decisivo en la guerra si llegaban a reunirse con las que estaban bajo el mando del incomparable Aníbal, pues hasta la misma Roma estaba casi exhausta; los fuertes lazos que unían sus colonias y estados aliados a ella, habían sufrido muchísimo y algunos se habían ya roto; pero la situación militar de los dos hermanos era también en extremo peligrosa. Uno estaba en el río Metaurus, el otro en Apulia a doscientas millas de distancia, y cada uno tenía frente así un Ejército superior, mediando las fuerzas romanas entre los dos hermanos cartagineses. Esta situación tan

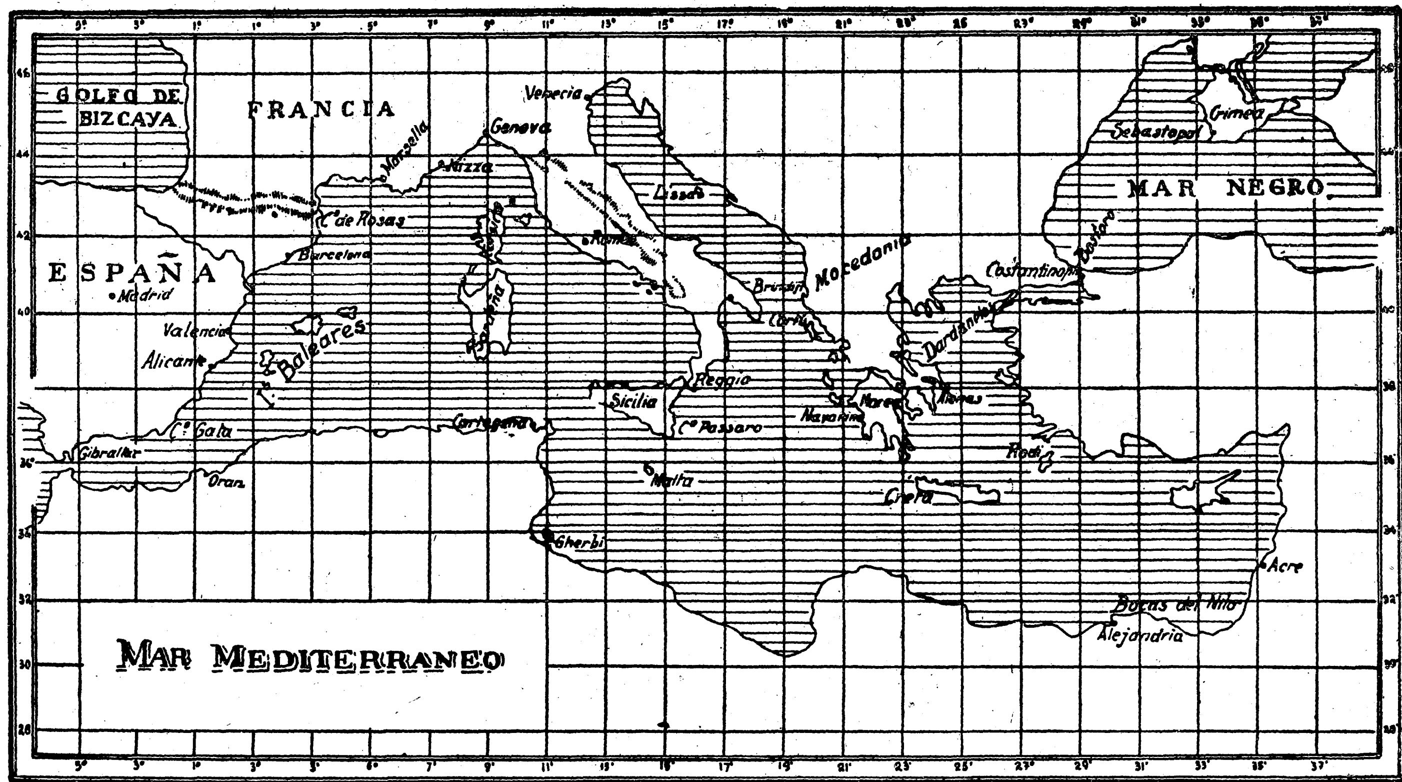
falsa, así como el retardo que tuvo la marcha de Asdrúbal, fue debido al dominio del mar por los romanos, el cual limitó durante la guerra el mutuo apoyo de los dos hermanos cartagineses en su travesía de las Galias.

Al mismo tiempo que Asdrúbal hacía su largo y peligroso rodeo por tierra, enviaba Escipión once mil hombres por mar desde España para reforzar el ejército que había de luchar con él. El final fue que los mensajeros que Asdrúbal envió a Aníbal, como tenían que atravesar distancia tan grande por país hostil, cayeron en manos de Claudio Nerón, quien mandaba el ejército romano del Sur y supo de este modo el camino que pensaba seguir Asdrúbal. Nerón apreció exactamente la situación, y burlando la vigilancia de Aníbal, hizo una rápida marcha con ocho mil de sus mejores soldados para unirse a las fuerzas del Norte, y verificado esto, cayeron los dos Cónsules sobre Asdrúbal con superioridad abrumadora destrozando su ejército. El General cartaginés murió en la batalla.

La primera noticia que tuvo Aníbal del desastre fue recibir la cabeza de su hermano, que la enviaron a su campamento, y se dice que exclamó entonces que Roma se había hecho ya dueña del mundo; y en realidad, se acepta como verdad incontestable que la batalla de Metaurus fue la que decidió la lucha existente entre las dos naciones.

La situación militar que resultó de esta batalla y del consiguiente triunfo de Roma, puede resumirse del modo siguiente:

Para acabar con Roma era necesario atacarla en Italia, que era el centro de su poderío, y destruir los fuertes lazos que existían entre los países que formaban la Confederación de la cual era cabeza. Para este objetivo necesitaban los cartagineses una base sólida de operaciones y asegurarse las comunicaciones con ella. Consiguieron tener la primera en España, gracias al genio de los Barcas, pero no pudieron nunca lograr lo segundo. Para esto había dos líneas posibles, la primera directa, por mar; la segunda por tierra, dando un rodeo por las Galias. La primera quedó cerrada para los cartagineses por la supremacía naval romana y la segunda estuvo amenazada y por último interceptada con la ocupación del Norte de España por el ejército romano, siendo posible esta ocupación por el dominio del mar, que nunca estuvo en peligro de ser arrebatado por los cartagineses. De este modo, ocupaba Roma dos posiciones centrales con relación a Aníbal y a su base —la misma Roma y el Norte de España—, unidas ambas por una línea interior de fácil comunicación, el mar, por medio del cual se prestaban mutuo apoyo.



GOLFO DE BIZCAYA
FRANCIA
ESPAÑA
Madrid
Valencia
Alicante
Cᵒ Gala
Gibraltar
Oran
Barcelona
Cᵒ de Rosas
Marsella
Nizza
Genova
Venecia
Roma
Lissa
Brindisi
Corfu
Macedonia
Sicilia
Reggio
Cᵒ Passaro
Malta
Gherbi
Cartagena
Is. Baleares
Cerdeña
Navarino
Morea
Dardanelos
Costantinopla
Bosforo
Rodi
Creta
Acre
Bocas del Nilo
Alejandria
Sebastopol
Crimea
MAR NEGRO
MAR MEDITERRANEO

Si el Mediterráneo hubiera sido una llanura de tierra desierta en la que los romanos hubieran tenido grandes cordilleras en Córcega y Cerdeña, posiciones fortificadas en Tarragona, Lilibaeum y Mesina, dominio de toda la costa italiana próxima a Génova, y fortalezas aliadas en Marsella y otros puntos; si además de esto hubiesen poseído una fuerza capaz, por su carácter, de atravesar este desierto, según su deseo, con enemigos muy inferiores en número que se hubieran visto obligados, en razón a su debilidad, a verificar un gran rodeo para concentrar las tropas no dotadas de aquella cualidad, en seguida se reconocería perfectamente la situación militar de los beligerantes y no habría palabras bastantes con que expresar la importancia y valía de tales tropas. Se vería también fácilmente que las fuerzas enemigas de ésta clase, aunque inferiores en número, podrían muy bien hacer una excursión o correría por territorio de sus contrarios, quemar alguna aldea del interior, devastar unas cuantas millas de frontera y hasta interceptar a veces un convoy, sin que por esto pudiera decirse, militarmente hablando, que estaban cortadas las comunicaciones. Tales depredaciones las ejecutó siempre en la mar el beligerante más débil en todas las edades, sin que de aquí pueda inferirse por ningún concepto —dado que está en completa oposición con todos los hechos conocidos— la afirmación de «que ni Roma ni Cartago tuvieron el dominio soberano del mar» en razón a que «las escuadras romanas iban a veces a las costas de Africa, y las flotas cartaginesas se presentaban de igual modo en el litoral de Italia»; porque en este caso, la Marina hacía el papel del ejército que supusimos colocado en el desierto; pero como todos estos hechos tienen lugar en un elemento desconocido para la mayor parte de los escritores y sus miembros han constituído desde tiempo inmemorial una raza extraña para los demás, sin profetas propios, sin que se comprenda su profesión y ni siquiera a ellos mismos, por esto ha pasado totalmente desapercibida la influencia inmensa y determinante ejercida por dicho elemento en la historia de aquella era y por consiguiente en la del mundo. Tan absurdo sería omitir el Poder Naval en la lista de los principales factores determinantes de la finalidad, como lo sería asignarle en ella una influencia exclusiva.

Los ejemplos que se acaban de citar, sacados de períodos muy diferentes de la historia, anteriores y posteriores al que abarcará esta obra, sirven para poner en evidencia el interés intrínseco del asunto y el carácter de las lecciones que la historia enseña. Como se ha observado antes, estas pertenecen más bien a la estrategia que a la táctica, e inducen a pensar con más atención sobre la dirección de

las campañas que sobre las batallas mismas, teniendo, por lo tanto, carácter más permanente. Una autoridad en estos asuntos —Jomini— dice, respecto a este particular: «Hallándome en París a fines del año 1851, una persona distinguida me hizo el honor de preguntarme la opinión que tenía yo acerca de recientes cambios verificados en las armas de fuego y si harían variar mucho la manera de hacer la guerra. Yo contesté que tendrían, probablemente, alguna influencia en los detalles de la táctica, pero que en las grandes operaciones estratégicas y en las extensas combinaciones de las batallas, dependería la victoria, lo mismo ahora que antes, de la mejor aplicación de los principios que condujeron al triunfo a los grandes Generales de todas las edades, tanto a César y Alejandro como a Federico el Grande y Napoleón». Este estudio tiene ahora más importancia que nunca por la seguridad y extensión que han alcanzado los movimientos de la Marina, gracias a la aplicación del vapor. Los planes más perfectos podían fracasar a causa del tiempo, en los días de la galera y el velero, pero actualmente esta contingencia casi ha desaparecido. Los principios en que se fundan las grandes combinaciones navales son aplicables en todas las edades y pueden deducirse de la historia; pero los medios de realizarlas, independientemente del tiempo, constituyen una conquista reciente.

Las definiciones que suelen darse de la palabra «estrategia», limitan su alcance al conjunto de combinaciones militares emprendidas en uno o más campos de acción que pueden o no estar enlazados entre sí, pero que se refieren siempre a escenas de la guerra, actuales o próximas. Aunque esto sea cierto en tierra, tiene mucha razón un autor francés reciente, al decir que semejante definición es muy incompleta cuando se trata de la estrategia naval. «Esta —dice— difiere de la estrategia militar en que es tan necesaria en la paz como en la guerra. En la paz puede ganar las más decisivas victorias, ocupando un país mediante compra o tratados y adquiriendo excelentes posiciones que tal vez serían dificilísimas de conquistar por las armas. Enseña a aprovechar todas las ocasiones de establecerse en algún punto bueno de la costa y hacer definitiva una ocupación que al principio fue solo transitoria». Una generación que ha visto a Inglaterra ocupar sucesivamente en diez años, a Chipre y Egipto bajo términos y condiciones aparentemente provisionales, sin que a pesar de ello se haya llegado todavía al abandono de las posiciones tomadas, podrá juzgar de la exactitud de cuanto dejamos dicho; que por otra parte recibe constante confirmación, con la tranquila persistencia con todas las grandes Potencias marítimas buscan posición tras po-

sición en los diferentes mares a que van sus barcos y sus naturales, aunque no sean tan notables e importantes como lo son Chipre y Egipto en el Mediterráneo.

«La estrategia naval tiene por objeto la creación, sostenimiento y aumento del Poder Naval de un país, tanto en paz como en guerra», y por esto tiene especial interés e importancia para todos los ciudadanos de un país libre; pero sobre todo, para los que están encargados de sus asuntos militares y de sus relaciones con el extranjero.

Vamos ahora a examinar las condiciones esenciales para la grandeza marítima de una nación o las que poderosamente influyan en la misma después de lo cual haremos mención de las que afectaron particularmente a las diferentes naciones marítimas de Europa a mediados del siglo diecisiete, que es donde empieza nuestra revista histórica, y esto nos servirá para ilustrar y dar precisión a las conclusiones del asunto en general.

NOTA. — No disminuye el brillo de la fama de Nelson, que oscurece la de todos sus contemporáneos, ni amengua la implícita confianza que tenía Inglaterra puesta en él, juzgándolo el único hombre capaz de salvarla de los planes de Napoleón, el hecho de que no pudiera acudir más que a un sitio de la guerra. Los deseos de Napoleón en la campaña que terminó en Trafalgar, eran unir en América las escuadras francesas de Brest, Tolón y Rochefort, con una fuerte División de buques españoles, formando así una fuerza de superioridad abrumadora, con la cual pensaba volver y dirigirse sobre el Canal de la Mancha, con el objeto de proteger la travesía del Ejército francés. Esperaba que la ignorancia en que se estaba acerca del destino que se daría a las escuadras francesas, produciría la natural confusión a causa de lo repartidos que estaban los intereses de Inglaterra por todo el mundo y que esto podría traer como consecuencia desviar a la Marina inglesa del objetivo por él perseguido.

La porción asignada a Nelson fue el Mediterráneo, donde vigilaba el gran Arsenal de Tolón y los buques que se dirigieran hacia Levante o el Atlántico. Esta misión era, por consiguiente, de gran importancia y aún la tenía mayor a los ojos de Nelson porque estaba convencido de que se renovarían las tentativas primeras sobre Egipto. Debido a esta persuasión, siguió al principio un camino equivocado que retardó la persecución de la escuadra que había salido de Tolón al mando de Villeneuve y esta tuvo después durante bastante tiempo vientos favorables, al par que la inglesa los tuvo de proa. Pero siendo todo esto cierto y siéndolo también que el fracaso de los planes de Napoleón, se puede atribuir al tenaz bloqueo de Brest por los ingleses e igualmente a la enérgica persecución de la escuadra francesa hecha por Nelson, cuando escapó de Tolón hacia las Antillas y después en su precipitada vuelta a Europa; el último, tiene mucho mayor derecho a la eminente distinción que la historia le ha acordado y que expresan los libros.

Es verdad que en rigor Nelson no penetró las intenciones de Napoleón. Puede que fuera esto debido, como alguien ha dicho, a falta de conocimientos, pero más sencillo es atribuirlo a la desventaja natural que tiene la defensiva antes de que se dé el golpe, por la ignorancia en que está del punto amenazado. Demuestra bastante conocimiento del asunto, el hecho de hacerse cargo de la situación y esto lo verificó Nelson al comprender que lo importante era la escuadra y no la misión que había tenido hasta entonces. Su conducta pos-

terior proporciona un ejemplo notable de cómo con tenacidad de propósitos y una energía incansable se puede muy bien reparar una primera equivocación y burlar los proyectos mejor pensados. El mando que tenía en el Mediterráneo abarcaba muchas obligaciones y cuidados, pero vió claramente que descollaba entre todos, como factor decisivo, la Escuadra de Tolón, que podía convertirse en un elemento importante para cualquiera de las combinaciones de Napoleón; así, pues, su atención estuvo fija constantemente en ella, hasta el punto de llamarla "su Escuadra", frase que ha herido algo la susceptibilidad de los críticos franceses. Esta idea tan sencilla y precisa de la situación militar, le impulsó a tomar la audaz resolución de abandonar la misión que tenía a su cargo, echando sobre sí una inmensa responsabilidad, todo por conseguir "su Escuadra". Decidido de este modo por una persecución, cuyo innegable acierto no puede, sin embargo, compararse con el profundo talento que le impulsó a emprenderla, la continuó sin desmayo hasta llegar de regreso a Cádiz, una semana antes de que Villeneuve entrara en Ferrol, a pesar de los inevitables retrasos causados por informes falsos y por la incertidumbre habida acerca de los movimientos del enemigo. El mismo ardor incansable hizo posible que llevara sus barcos de Cádiz a Brest, a tiempo de reunir allí una escuadra superior a la Villeneuve, para impedir que éste pudiese llevar a cabo sus propósitos caso de querer acercarse allí.

Los ingleses, que en número de barcos eran muy inferiores a las escuadras aliadas, consiguieron, gracias a este esfuerzo de ocho buques veteranos, estar en la mejor situación estratégica posible, análogamente a lo que sucedió en la guerra de la Revolución Americana, según referimos más adelante. Sus fuerzas estaban agrupadas formando una gran escuadra interpuesta entre las dos Divisiones enemigas de Brest y Ferrol, con un efectivo superior al de cualquiera de ellas aislada y con grandes probabilidades de poder luchar con una, antes de que pudiera llegar otra. Todo esto fue debido a la hábil conducta seguida por los jefes ingleses, pero sobre todo los factores que contribuyeron al resultado, descuella la inspiración que tuvo Nelson al dirigirse a perseguir "su Escuadra".

Esta interesante serie de movimientos estratégicos dio fin el 14 de Agosto, cuando desesperado ya de entrar en Brest, Villeneuve, se dirigió a Cádiz, donde fondeó el 20. Tan pronto como Napoleón supo esto, después de tener un gran acceso de cólera contra el Almirante, preparó la serie de operaciones que terminaron en Ulm y Austerlitz, renunciando ya para siempre a sus proyectos contra Inglaterra.

El combate de Trafalgar, que tuvo lugar el 21 de Octubre, se verificó, por consiguiente, dos meses después de terminarse los extensos movimientos estratégicos de los cuales era consecuencia, y a pesar de su aparente aislamiento, no fue más que el sello del genio de Nelson que vino a coronar la obra verificada anteriormente por él. Con la misma exactitud se dice que Inglaterra se salvó en Trafalgar, aunque ya el Emperador había desistido de su proyectada invasión; sirviendo solo aquel desastre para dar relieve y sello al triunfo que tan silenciosamente había destruído los planes de Napoleón.

CAPITULO I

ANALISIS DE LOS ELEMENTOS DEL PODER NAVAL

El aspecto más visible que nos ofrece primeramente el mar, al considerarlo bajo el punto de vista político-social, es el de un gran camino, o mejor dicho, una vasta extensión de propiedad común por la que el hombre puede trasladarse en todas direcciones; solo que lo frecuentado de ciertos trayectos ha hecho que existan poderosas razones para elegir con preferencia determinados caminos o derroteros. A estos caminos se les conoce con el nombre de derrotas comerciales, y las razones que hayan servido para determinarlas deben buscarse en la historia del mundo.

A pesar de los peligros usuales y no usuales de la mar, han sido siempre más baratos y fáciles los viajes y el tráfico por ella que por tierra. La grandeza comercial de Holanda se debió no solo a su flota marítima sino también a las numerosas y tranquilas vías acuáticas que daban acceso tan fácil como barato a su interior y al de Alemania. Esta ventaja de las vías acuáticas sobre las terrestres, estaba todavía más marcada en un período en el que las carreteras eran pocas y muy malas, las guerras frecuentes y la sociedad inestable, como sucedía hace doscientos años. Es verdad que el tráfico marítimo estaba entonces expuesto al peligro de los ladrones o piratas, pero a pesar de todo, era más seguro y rápido que por tierra.

Un escritor holandés de aquella época, al calcular la suerte que correría su país en una guerra con Inglaterra, hace ver, entre otras cosas, que como por las vías acuáticas de esta última nación no se podía penetrar suficientemente en el país y las carreteras eran malas, las mercancías que fueran de una a otra parte del Reino tendrían que ir necesariamente por mar, con lo cual se exponían a ser capturadas en el camino.

Si nos concretamos tan solo al comercio interior, vemos que este peligro ha desaparecido hoy en día, por regla general. En los países más civilizados sería ahora tan solo un inconveniente la destrucción del comercio de cabotaje o la imposibilidad de efectuarlo, aunque

sea siempre más barato el transporte por agua que el terrestre, según dejamos ya dicho. A pesar de esto, en el período, relativamente reciente, de las guerras de la Revolución Francesa y el primer Imperio, las personas familiarizadas con la historia y literatura marítima referente al mismo, saben bien la frecuente mención que se hace de convoyes furtivos llevados de un punto a otro de la costa francesa, no obstante estar la mar infestada de cruceros ingleses y de haber buenas carreteras al interior

Dadas las circunstancias modernas, el comercio interior en un país que tenga costa, no es más que una fracción de las transacciones totales hechas por la comarca; pues que, en efecto, hay actualmente muchas necesidades y lujos que no pueden satisfacerse más que importando los medios del extranjero por la vía marítima, bien sea en buques propios o extranjeros, los cuales se llevan en cambio los productos agrícolas o industriales del país, siendo la aspiración natural de todas las naciones conseguir que sus negocios marítimos se verifiquen por medio de barcos propios. Los buques que salen y vuelven de esta manera, precisan disponer de puertos seguros donde refugiarse, necesitando también ir protegidos, en lo posible, por su nación durante todo el trayecto de su viaje.

Esta protección debe ser más extensa en tiempo de guerra y, para acrecentarla, se precisa de todo punto la creación de una flota militar. Así, pues, la necesidad de una Marina de guerra, nace del solo hecho de existir una flota mercante, desapareciendo con ella, excepto en el caso de tratarse de una nación que esté animada de propósitos agresivos y que mantenga una marina militar solamente, como parte integrante de su poderío militar. Como los Estados Unidos no tienen al presente propósitos agresivos y su servicio mercante ha desaparecido, es perfectamente lógico como consecuencia de esto, el decaimiento experimentado por su flota armada y que esta inspire generalmente poco interés. Si por cualquier circunstancia resultase el comercio marítimo suficientemente lucrativo, entonces no tardaría en renacer una numerosa flota mercante que obligaría en seguida a construir una marina militar para defender los poderosos intereses creados por la primera. Es posible que cuando se vea próxima la apertura del canal a través del istmo de la América Central, sea tan fuerte el impulso agresivo que produzca el mismo resultado; por más que será dudoso, pues, una nación pacifica y amante de los negocios no es previsora y se necesita mucha previsión para preprararse militarmente de un modo adecualo, especialmente en los tiempos actuales.

A medida que las marinas mercante y de guerra de una nación van extendiendo su campo de operaciones, separándose de las propias costas, va sintiéndose más la necesidad de poder disponer de puntos en los que puedan entrar confiadamente los buques para comerciar, buscar refugio o procurarse provisiones. En la actualidad existen puertos por todo el mundo que, aunque extranjeros, son amigos y proporcionan suficiente protección en tanto subsista la paz, lo cual no sucede siempre, no ha sucedido nunca, ni es de suponer que continúe ahora indefinidamente a pesar del largo período de tiempo que los Estados Unidos llevan sin tener guerra al presente.

Antiguamente, el marino mercante iba en busca del comercio por regiones nuevas y desconocidas, donde realizaba sus ganancias con riesgo de su libertad y de su vida, en naciones hostiles o recelosas, y sólo tras largas esperas era como podían obtenerse grandes y provechosos beneficios. Para realizar estos, instintivamente buscaba y procuraba apoderarse de grado o por fuerza de una o más estaciones situadas en el extremo más lejano de su camino, donde pudiera establecerse él, o dejar constituídos agentes suyos con relativa seguridad; estaciones, que además de esto permitieran que sus barcos pudieran permanecer en ellas al abrigo y donde se pudieran ir almacenando los productos comerciales del país, en espera de la llegada de los buques de la madre Patria que habían de llevarlos a ésta. Como estos primeros viajes producían inmensas ganancias, así como grandes riesgos, tales establecimientos se multiplicaban y crecían, como es consiguiente, hasta convertirse en colonias cuyo desarrollo y éxito final dependía del genio y la política de la nación de que procedían, constituyendo esto gran parte de la historia del mundo, y más particularmente de la historia marítima del mismo.

Todas las colonias no han tenido un nacimiento y desarrollo tan sencillo y natural; muchas de ellas tuvieron origen más formal y fundamento exclusivamente político, llevado a cabo más bien por los comerciantes de determinados países que por iniciativas particulares; pero la estación comercial con su ulterior expansión y el trabajo ejecutado por los aventureros ganosos de provecho, fue el mismo en sus causas y esencia en las colonias fundadas de las dos maneras expresadas. En ambos casos, la madre Patria, al buscar nuevo mercado para dar salida a sus productos, nuevos campos de acción para su flota mercante, más ocupaciones para su pueblo y más comodidades y riqueza para sí misma, obtenía y conquistaba un pedazo de territorio situado en país extranjero.

No se cubrían, sin embargo, todas las necesidades del comercio por el hecho de asegurar un refugio al extremo del camino, pues los viajes eran largos y peligrosos, estando la mar, con frecuencia, infestada de enemigos. Además, en los tiempos en que la colonización era más activa, prevalecía en la mar una falta de leyes que hoy es casi incomprensible, y las naciones marítimas estaban en paz mutua muy de tarde en tarde y por muy poco tiempo. De aquí surgía la necesidad de tener estaciones a lo largo del trayecto comercial, tales como Cabo de Buena Esperanza, Santa Elena y las islas Mauricio, cuya primera misión, más que para fines comerciales, fue para defenderse en caso de guerra, necesitándose también poseer otras cuya importancia principal era estratégica, tal como sucede con Gibraltar, Malta y Louisburg, a la entrada del río San Lorenzo. Tanto las colonias como las estaciones coloniales tienen unas veces carácter comercial y otras militar, siendo excepcionales las que, como Nueva York, son importantísimas bajo los dos puntos de vista citados.

En estas tres cosas, o sea en la producción, con la consiguiente necesidad de cambiar sus productos, en la flota mercante, por cuyo medio se realiza este cambio, y en las colonias, que facilitan y extienden el campo de operaciones de la flota, tendiendo a protegerla con la multiplicación de sus refugios, es donde hay que buscar la clave de gran parte de la historia y de la política seguida por las naciones que baña el mar. La última ha variado con el espíritu de los tiempos y con el carácter y perspicacia de los gobernantes; pero la sagacidad y previsión de los hombres de Estado, ha influído menos en la historia de las naciones costeras, que las condiciones de situación geográfica, extensión, configuración, número y carácter de sus habitantes, todo lo cual se comprende bajo el nombre de características naturales. Puede, sin embargo, admitirse, y se verá más adelante, que la acción acertada o desacertada de un solo hombre ha ejercido durante determinados períodos grandísima influencia modificadora, sobre el crecimiento del Poder Naval en su más amplia acepción, en la que se comprende no solamente su fuerza militar a flote, porque se rige y gobierna el mar o una parte de él, mediante la acción de las armas, sino tambien su flota mercante y su comercio, fuentes naturales de donde únicamente puede nacer y sostenerse aquél.

Las principales características que afectan el Poder Naval de las naciones, pueden enumerarse del modo siguiente: I, Situación geográfica. II. Configuración física, incluyendo en ésta, por su relación con ella, los productos naturales y el clima. III. Extensión territorial.

IV. Número de habitantes. V. Carácter de estos habitantes. VI. Clase de Gobierno incluyendo las Instituciones nacionales que hayan.

I. *Situación geográfica.* — Puede decirse, en primer lugar, que si una Nación está situada de tal manera que no se vea obligada a defenderse por tierra ni pueda pensar en extender su territorio de igual forma, al tener que dirigir todos sus designios hacia el mar, lleva ya en sí una ventaja positiva con relación a otros pueblos que puedan tener alguna frontera continental. Esta ha sido la gran ventaja que ha tenido Inglaterra, como Potencia marítima, sobre Francia y Holanda. El poderío de esta última pronto se agotó casi por completo ante la necesidad de mantener un numeroso ejército y sostener dispendiosas guerras para conservar su independencia, al igual de lo que sucedió a Francia, cuya política estuvo constantemente desviada del mar, unas veces acertadamente y otras con grandísima torpeza, y todo por llevar a cabo proyectos de expansión continental. Todos estos esfuerzos militares consumieron su riqueza, que hubiera podido aumentar con un uso más acertado y persistente de su situación geográfica.

La situación geográfica puede ser de tal naturaleza, que requiera una concentración o dispersión de las fuerzas navales. En esto tiene también Inglaterra una ventaja innegable sobre Francia, pues la situación de ésta, con costas en el Meditarráneo y el Atlántico, aunque tiene sus ventajas, es origen de debilidad en el mar, porque las escuadras francesas del Este y del Oeste solo pueden unirse pasando por el Estrecho de Gibraltar, en cuya operación han sufrido a menudo grandes riesgos y a veces pérdidas. La situación de los Estados Unidos con costas en ambos Océanos, sería causa de gran debilidad o motivo de enormes gastos, si se tuviese mucho comercio marítimo en ambos litorales.

Inglaterra, a causa de su inmenso imperio colonial, ha tenido que sacrificar gran parte de esta ventaja de concentración de fuerza en derredor de sus propias costas, pero el sacrificio se ha hecho con acierto por ser las ganancias mayores que las pérdidas, según han probado después los acontecimientos. Su flota de guerra ha ido creciendo a medida que aumentaba el número de sus colonias, pero con más rapidez aún ha crecido su flota mercante y su riqueza. Sin embargo, en las guerras de la Revolución Americana, de la República y del Imperio, según la gráfica expresión de un escritor francés, "Inglaterra, a pesar del inmenso desarrollo de su Marina militar, parecía sentir siempre en medio de sus riquezas, todas la dificultades de la pobreza". El poderío de Inglaterra fue suficiente para sostener con vida el corazón y los miembros, mientras que el no menos extenso

imperio colonial de España, a causa de su debilidad marítima, no sirvió más que para ofrecer muchos puntos vulnerables para daños y vejaciones.

La situación geográfica de un país puede ser tal, que no solo favorezca la concentración de sus fuerzas, sino que presente, además, la ventaja estratégica ulterior de proporcionar una situación central que pueda ser base excelente de operaciones para las que hubieran de emprenderse contra sus enemigos probables. También le suecede esto a Inglaterra, quien por un lado está frente a Holanda y a las Potencias del Norte y por el otro frente a Francia y el Atlántico. Cuando fue amenazada en cierta ocasión por una coalición formada entre Francia y las Potencias marítimas del Mar del Norte y Báltico, las Escuadras que tenía en Las Dumas, en el Canal y hasta la que estaba sobre Brest, ocupaban posiciones interiores y podían, rápidamente, interponer sus fuerzas reunidas contra cualquiera de las de sus enemigos que pretendiera pasar el Canal para verificar la unión con sus otros aliados. Por otra parte, la naturaleza le dió mejores puertos y costas más accesibles. Esto tenía antiguamente importancia considerable para el paso del Canal, pero hoy, con la aplicación del vapor a la navegación y la mejora sufrida por los puertos desde entonces, ha disminuído mucho la desventaja con que Francia luchaba tiempo atrás.

En la época de los buques de vela, la escuadra inglesa que operaba contra Brest, tenía por bases a Torbay y Plymouth, y el plan era el siguiente: mientras hacía buen tiempo y soplaban vientos del Este, la escuadra podía mantener el bloqueo sin dificultad; pero cuando los temporales del Oeste eran demasiado duros, se refugiaba en los puertos ingleses, sabiendo que las escuadras francesas no podían salir hasta que cambiara el viento, el cual le servía a ella, también, para volver a su destino. La ventaja de la proximidad geográfica a un enemigo o al objetivo del ataque nunca es más evidente que el sistema especial de guerra conocido con el nombre de "corso". Como esta clase de guerra se dirige contra pacíficos buques mercantes que están generalmente indefensos, necesita poca fuerza militar. A causa de sus pocas cualidades defensivas, los buques que la hagan necesitan poseer un refugio o punto de apoyo cercano, que encontrarán en aquellas partes del mar donde dominen los buques de guerra de su país o en puertos amigos. Estos últimos son los que prestan mejor apoyo, en razón a estar siempre situados en el mismo sitio, que generalmente es más conocido de los corsarios que del enemigo.

La cercanía de Francia respecto a Inglaterra ha favorecido mucho su guerra de corso contra ésta. La circunstancia de tener puertos

en el Mar del Norte, en el canal y en el Atlántico, era a propósito para que los corsarios se precipitasen sobre el comercio inglés desde puertos cercanos al foco del mismo; así que la distancia que mediaba entre estos puertos, desventajosa para las combinaciones militares, era, en cambio, una ventaja para estas operaciones irregulares y secundarias, debido a que la esencia de las unas exige concentración de esfuerzos, mientras que el corso requiere la difusión de los mismos, pues cuanto más diseminados estén los corsarios, más presas podrán ver y coger. Todo esto se halla confirmado por la historia de los grandes corsarios franceses, cuyos campos de acción eran, principalmente, el Canal de la Mancha y el Mar del Norte, donde tenían buenas bases de operaciones, aunque también se les hallaba en regiones coloniales distantes, siempre que hubiese islas, tales como Guadalupe y Martinica, capaces de proporcionarles refugio cercano. La necesidad de proveerse de carbón, liga más a los puertos al crucero moderno que a los antiguos.

La opinión pública en los Estados Unidos tiene gran fe en la guerra dirigida contra el comercio enemigo, pero precisa no olvidar que la República no tiene puertos muy cercanos a los grandes centros del comercio extranjero. Su situación geográfica es, por esta causa, notablemente desventajosa para hacer una guerra de corso eficaz, a menos que no se cuente con bases en los purtos de algún aliado.

Si la naturaleza ha colocado a un país en circunstancias tales que, además de tener facilidades para atacar, cuenta con acceso fácil al mar libre, y al mismo tiempo domina uno de los grandes pasos del tráfico del mundo, es evidente que la importancia estratégica de su situación es grandísima. Tal es todavía, y aun lo fue en mayor grado, la situación de Inglaterra. El comercio de Holanda, Suecia, Rusia, Dinamarca y el que, remontando los grandes ríos, se dirige al interior de Alemania, tenía que pasar por el Canal de la Mancha, cuyas llaves estaban en poder de Inglaterra, ante la necesidad en que estaban los buques de vela de acercarse a su costa. Este tráfico del Norte tenía, además, una importancia especial para el Poder Naval, porque la mayor parte de los repuestos navales de los buques, se sacaban de los países bañados por el Báltico.

Si no fuese por la pérdida de Gibraltar, la situación de España sería muy análoga a la de Inglaterra; con costas en el Atlántico y en el Mediterráneo, teniendo a Cádiz en el primero y a Cartagena en el segundo, estaría en sus manos todo el comercio de los países de Levante que pasa por sus costas, y hasta el que fuese por el Cabo de Buena Esperanza no pasaría lejos de ellas; pero Gibraltar, no sólo

le ha quitado el dominio del Estrecho, sino que ha puesto un obstáculo para la fácil unión de las dos Divisiones de su flota.

Respecto a Italia, si miramos solamente su situación geográfica y prescindimos de las otras circunstancias que afectan hoy en día a su Poder Naval, parece estar muy bien situada para ejercer una influencia decisiva sobre la derrota comercial de Levante y la del Canal de Suez, pero aunque esto en parte sea cierto, lo sería mucho más si Italia poseyese todas las islas que son, naturalmente, italianas, pero con Malta en manos de Inglaterra y Córcega en las de Francia, se neutralizan muchas de las ventajas inherentes a su situación geográfica. Por afinidades de raza y situación, estas dos islas son objeto de tan legítimo deseo para Italia, como Gibraltar lo es para España. Si el Adriático fuese una gran vía comercial, ejercería Italia, por su situación, una influencia aún mayor. Por todos estos defectos de su situación geográfica actual, así como por otras causas que dificultan el completo y seguro desarrollo de su Poder Naval, es más que dudoso que Italia pueda formar mucho tiempo en primera línea como potencia marítima.

Como el objeto que perseguimos no es divagar indefinidamente, sino tratar de demostrar con ejemplos la influencia tan vital que en la historia marítima de una nación puede ejercer su situación geográfica, no continuaremos por ahora analizando cada caso aislado, con tanto mayor motivo cuanto que en el curso de la historia veremos a cada paso nuevos ejemplos de su importancia. Creemos, sin embargo, oportuno hacer aquí dos observaciones.

Las circunstancias han hecho desempeñar al Mediterráneo, en la historia del mundo, tanto bajo el punto de vista comercial como militar, un papel más importante que el de ninguna otra porción de mar de igual tamaño. Todas las naciones han intentado sucesivamente dominarlo y la disputa continúa aún en la actualidad. Por esta causa, el estudio de las condiciones que han servido y sirven ahora de base a la preponderancia sobre sus aguas y la consideración de la importancia militar, relativa, de los diferentes puntos de sus costas, será más instructiva en él que si se empleara la misma cantidad de trabajo en otro terreno cualquiera. Tiene, además actualmente una analogía muy marcada por muchos conceptos, con el Mar Caribe, analogía que aumentará todavía más si por fin llegara alguna vez a abrirse el Canal de Panamá. Así, pues, el estudio de las condiciones estratégicas del Meditarráneo, que tantos hechos ha presenciado en su aguas, será un excelente preludio para un estudio similar del Mar Caribe, que tan poca historia tiene relativamente.

La segunda observación estriba en la situación geográfica de los Estados Unidos respecto a un Canal que atraviese la América Central. Si llegara a abrirse alguno, cumpliéndose las esperanzas de los constructores, el Mar Caribe cambiaría completamente de aspecto, convirtiéndose de punto final de viaje —como lo es ahora— y sitio exclusivo de tráfico local, o a lo sumo de trasbordo para una travesía imperfecta y discontinua, en una de las grandes vías comerciales del mundo, a lo largo de la cual habría un gran movimiento comercial, que traería cerca de nuestras costas los intereses de las otras grandes naciones europeas. Con esto presenciarían nuestras costas espectáculos y movimientos nunca vistos con anterioridad, y ya no nos sería tan fácil como antiguamente permanecer separados de las complicaciones internacionales. La situación de los Estados Unidos, con relación a esta ruta, sería análoga a la de Inglaterra respecto al Canal de la Mancha y análoga también a la que ocupan las Naciones mediterráneas con relación al Canal de Suez.

Como la Influencia y dominio sobre ella depende de la situación geográfica, es evidente que el centro del poderío nacional o sea la base permanente (1), está mucho más cerca que las de las otras grandes naciones. Las posiciones que en la actualidad tienen dichas naciones o las que puedan tener más tarde, ya sea en islas o en el continente, por fuertes que sean, no pasan de ser avanzadas de su poder, mientras que en todos los elementos primeros que constituyen la esencia de la fuerza militar, no hay nación superior a los Estados Unidos. Es débil, sin embargo, por su falta palpable de preparación para la guerra; y su proximidad geográfica al sitio de la lucha, pierde algo de su valor por el carácter peculiar de la costa del Golfo de Méjico, tan deficiente en puertos que reunan seguridad apetecible contra los ataques de un enemigo y facilidades precisas para la reparación de los buques de guerra de primera clase, sin los cuales ninguna nación puede pretender tener dominio sobre porción alguna del mar.

En el caso de una lucha por la supremacía del Mar Caribe, parece evidente que, dada la profundidad del paso Sur del Misisipí, la proximidad de Nueva Orleáns y las ventajas de la cuenca de dicho río para el transporte fluvial, el principal esfuerzo del país se ejercería en esta cuenca, y en ella habría de constituirse, seguramente, la base

---

(1) Se entiende por base de operaciones permanente, un país "desde donde vienen todos los recursos, donde están unidas todas las grandes líneas de comunicación por mar y tierra, y donde están los Arsenales y puntos fortificados".

de las operaciones. Sin embargo, la defensa natural que presenta la entrada del Misisipí no deja de tener sus dificultades peculiares, pero los dos únicos puertos rivales, a saber, Cayo Hueso y Pensacola, tienen poca profundidad de agua para este objeto y poseen una situación mucho más desventajosa en lo referente a recursos propios.

Para aprovechar de manera completa el beneficio que da la superioridad en la situación geográfica, es necesario dominar estas deficiencias. Además, como la distancia que los separa del istmo, aunque relativamente pequeña, es aun considerable, los Estados Unidos deberían obtener en el Mar Caribe estaciones adecuadas para servir de bases de operaciones accidentales o secundarias, las cuales, por sus ventajas naturales, susceptibilidad de defensa y proximidad al paso estratégico central ya referido, facilitaría que sus escuadras permaneciesen tan cerca del teatro de la guerra como cualquier otro enemigo. Protegiendo suficientemente la entrada y salida por el Misisipí, con esos puertos avanzados en sus manos y manteniendo aseguradas las comunicaciones mutuas entre ellos y el continente; o en una palabra, con una preparación militar adecuada, para lo cual se tienen todos los medios necesarios, obtendrían los Estados Unidos en este sitio, con matemática certeza, la preponderancia que le confieren su situación geográfica y poderío.

II. *Configuración física.* — La fisonomía característica de la costa del Golfo de Méjico, citada ha poco, es un ejemplo palpable de la importancia que reviste la configuración física de un país, y por eso la hemos colocado en segundo lugar al enumerar los factores influyentes en el Poder Naval.

La costa de un país constituye una de sus fronteras, y cuanto más fácil sea atravesar una frontera, tanto mayor será la tendencia de todo pueblo a comunicarse por ella con el resto del mundo. Tal es, pues, el caso con la mar. Si supusiéramos existiese un país con mucha costa, pero sin ningún puerto, dicho país no podría tener comercio marítimo propio ni flota alguna mercante o militar. Así sucedió, prácticamente, a Bélgica cuando era provincia española y austríaca. Los holandeses, en 1648, después de una guerra que les fue favorable, impusieron como condición de paz que había de quedar cerrado el Escalda al comercio marítimo, lo cual llevó consigo la inutilización del puerto de Amberes y el consiguiente traslado del comercio marítimo de Bélgica a Holanda. Con esta medida, cesaron desde entonces de ser Potencia marítima los Países Bajos españoles.

Los puertos numerosos y profundos son un origen de poderío y riqueza, y con doble motivo si están en la desembocadura de ríos

navegables a los cuales afluye el comercio interior de un país; en tiempo de guerra son, en cambio, origen de debilidad por la misma facilidad de su acceso, si no están debidamente defendidos. En 1667, los holandeses remontaron el Támesis con poquísima dificultad, quemando gran parte de la flota de guerra inglesa a la misma vista de Londres, y en cambio pocos años después, las escuadras combinadas de Inglaterra y Francia intentaron un desembarco en Holanda, no pudiendo conseguir su objeto tanto por las dificultades que ofrecía la costa como por el valor desplegado por la escuadra holandesa. En 1778 hubieran perdido los ingleses el puerto de Nueva York y con él, el dominio absoluto del río Hudson, —pues fueron sorprendidos desventajosamente— si no hubiera sido por la irresolución del Almirante francés. Con el dominio de aquel río, se habría restablecido una comunicación segura y breve entre Nueva Inglaterra, Nueva York, Nueva Jersey y Pensilvania, y este golpe tan inmediato al desastre sufrido por Burgoyne el año anterior, habría hecho que los ingleses hubieran concertado antes la paz.

El Misisipí es una poderosa fuente de riqueza y de fuerza para los Estados Unidos, pero las débiles defensas de su boca y los numerosos afluentes que penetran en el país, lo convirtieron en origen de debilidad y de desastres para la Confederación del Sur. Por último, en 1814, la ocupación de la bahía de Chesapeake y la destrucción de Washington, dió una notable lección acerca de los peligros que pueden venir por las mejores vías acuáticas si no están sus cercanías convenientemente defendidas. Lección es esta bastante reciente para que deje de recordarse con facilidad; pero a juzgar por el aspecto presente de las defensas del litoral, aun parece haberse olvidado más fácilmente. Y no se diga que las circunstancias han cambiado, porque si bien es cierto que los detalles de la ofensa y defensa han sufrido modificaciones, ahora, como antes, la esencia de las cosas permanece siempre invariable.

Durante las grandes guerras napoleónicas, no tenía Francia puerto alguno capaz para navíos, al Este de Brest, con gran ventaja para Inglaterra que poseía en la misma extensión de costa dos grandes arsenales, en Plymouth y Portsmouth, además de otros puertos de refugio y aprovisionamiento. Este defecto de configuración se ha remediado posteriormente con las obras verificadas en Cherburgo.

Además del contorno de la costa, en lo que se incluye el acceso fácil al mar, hay otras circunstancias físicas que impulsan o desvían a los pueblos de él. Aunque Francia fuese en tiempos deficiente, según queda dicho, en puertos militares del Canal de la Mancha, los

que allí poseía eran excelentes, y lo mismo le sucedía con los del Atlántico y Meditarráneo, algunos de los cuales estaban situados en la desembocadura de grandes ríos que alimentaban el tráfico interior y todos permanecían favorablemente colocados para el del exterior; pero cuando Richelieu terminó la guerra civil, los franceses no se lanzaron a la mar con el ahinco y éxito de los ingleses y holandeses, siendo, probablemente, la principal razón de esto, la configuración física, que ha hecho de Francia un país delicioso de muy buen clima, y que produce más de lo que sus habitantes necesitan. En cambio Inglaterra debe poco a la naturaleza, y hasta que adquirió desarrollo su industria, tuvo poco que exportar. Su incansable actividad, estimulada por sus muchas necesidades unidas a otras circunstancias que favorecieron sus empresas marítimas, impulsó a sus habitantes a salir de su patria, hallando en el exterior comarcas más agradables y ricas que la propia, y de este modo, sus necesidades y carácter les hizo mercaderes y colonizadores, más tarde industriales y productores, y como entre éstos y las colonias tiene que existir el inevitable lazo de unión, que es la flota mercante, así creció y se desarrolló su Poder Naval, como es consiguiente. Pero si Inglaterra fue impulsada hacia el mar, Holanda se vió arrojada a él; sin la mar, Inglaterra hubiera decaído, pero Holanda habría muerto. En el apogeo de su grandeza, cuando era Holanda uno de los principales factores de la política europea, calculaba un competente escritor holandés que el suelo de su patria no podía sostener más que la octava parte de su habitantes. Las industrias de este país eran entonces numerosas e importantes, pero se había desarrollado mucho más tarde que su intereses marítimos.

La pobreza del suelo y la naturaleza peligrosa de sus costas, con dujo a los holandeses en un principio a la industria de la pesca. Más tarde, el descubrimiento hecho para salarla les proporcionó material de exportación, así como consumo para el interior, echando con ello los cimientos de su riqueza y convirtiéndolos en comerciantes, a tiempo que empezaban a decaer las repúblicas italianas, bajo la presión del poderío turco y el descubrimiento del paso por el Cabo de Buena Esperanza, por cuya causa heredaron el gran comercio que tenía Italia con Levante. Por último, favorecidos por su situación geográfica entre el Báltico y Francia, y entre el Mediterráneo y la desembocadura de los ríos alemanes, absorvieron rápidamente casi todo el tráfico de Europa Así, pues, el trigo y los materiales de construcción naval que salían de de las costas del Báltico, el comercio de España con el Nuevo Mundo, los vinos de Francia y el comercio de cabotaje francés, todo se transportaba, hace poco más de doscientos años, por la flota comercial holan-

desa. Hasta mucha parte del comercio inglés se hacía con barcos de dicha nacionalidad.

No puede pretenderse que toda esta prosperidad fuera debida exclusivamente a pobreza de los recursos naturales de Holanda, pero sí es verdad, que por la condición necesitada de su pueblo, se vieron lanzados al mar, y en virtud de la supremacía numérica que llegó a alcanzar su flota mercante, y en general, sus intereses marítimos, se encontró en condiciones de aprovechar la repentina expansión del comercio y el desarrollo del espíritu de exploración que siguieron al descubrimiento de América y al del paso del Cabo de Buena Esperanza. Concurrieron también a este resultado otra porción de causas, pero su prosperidad dependió en absoluto del Poder Naval, el cual debió su origen a la pobreza de su suelo.

Los alimentos, ropas, primeras materias para sus industrias y hasta la madera y cáñamo empleados en la construcción y aparejo de sus barcos (y entonces construían casi tantos como toda Europa reunida) se importaban del extranjero; y a los dieciocho meses de haber estallado la desastrosa guerra contra Inglaterra en los años 1653 y 1654, y de verse interrumpidos sus negocios marítimos, dice un historiador que « las fuentes de riqueza, tales como las pesquerías y el « comercio, que constituían los ingresos y habían mantenido siem- « pre el tesoro del Estado, estaban casi agotadas, los talleres cerrados « y el trabajo suspendido. El Zuiderzee era un bosque de palos de « barcos, el país se veía lleno de mendigos, la yerba crecía en las calles « y en Amsterdam había mil quinientas casas desalquiladas ». Una paz humillante fue lo único que pudo salvarlos de la ruina.

Tan triste resultado muestra palpablemente la debilidad de un país que depende exclusivamente de recursos externos, con relación al papel que desempeña en el mundo habitado. Si hiciéramos un análisis del asunto (que habría de ser largo a causa de las diferencias que existen, de las que no es preciso hablar aquí), veríamos que la situación de Holanda tenía entonces grandes puntos de semejanza con la que actualmente ocupa Inglaterra y tiene mucha razón —aunque al parecer se les haga en su patria poco honor— aquéllos que advierten y aconsejan que la continuidad de la prosperidad nacional interior depende en primer término del mantenimiento de su poderío al exterior. Puede desagradar a los hombres la carencia de ciertos privilegios políticos, pero mucho peor es que llegue a faltarles el pan.

Mucho más interesante es para los americanos observar que la influencia ejercida sobre el poderío naval de Francia, por la extensión, bondad y riqueza de su suelo ha sido la misma que en los Es-

tados Unidos. En un principio, cogieron sus antepasados una estrecha faja de terreno a lo largo de la costa, fértil en algunos sitios, aunque poco cultivada, abundante en puertos y con ricas pesquerías. Esta configuración física, combinada con una innata afición al mar, producto de la sangre inglesa que circula todavía por sus venas, sostiene vivas todas las inclinaciones y propósitos que constituyen el verdadero fundamento del Poder Naval. Casi todas las colonias tuvieron su origen en una costa o en las márgenes de algunos de los grandes ríos, tanto la exportación como importación se hacían por la costa, por cuyo motivo se apreciaba en todo su valor la importancia que tenían los intereses marítimos y el papel que desempeñaban en el bienestar general. Además del interés que despertaba el bien público, había un motivo que ejercía una influencia más directa y era la abundancia de materiales de construcción naval, lo que, unido a la escasez relativa de empresas, hacía que los barcos dieran un rendimiento considerable.

Todo el mundo sabe lo mucho que han cambiado las cosas desde entonces. Hoy ya no está el centro del poderío en la costa; libros y periódicos se disputan la descripción del maravilloso progreso que se realiza y de las riquezas que quedan aún por explotar en el interior, Los capitales encuentran allí su mejor empleo y el trabajo ancho campo para desarrollarse. No se hace caso de las fronteras, las cuales son políticamente débiles, como sucede en la actualidad con las costas del Golfo de Méjico y del Pacífico y con las del Atlántico, relativamente, en lo que toca a la cuenca del Misisipí. Cuando llegue el día en que vuelvan a dar rendimiento los barcos y se vea que no solo son débiles las tres fronteras marítimas, bajo el punto de vista militar, sino muy pobres por falta de flota mercante nacional, quizá entonces sus esfuerzos reunidos determinen otra vez las bases de nuestro Poder Naval. Hasta entonces, los que conocen los obstáculos con que tropezó Francia en su camino por falta de Poder Naval, serán los que podrán lamentar que su país, por igual exceso de riqueza patria, incurra en el mismo descuido respecto a este gran elemento de potencia y vitalidad.

Entre los ejemplos de la influencia que ejerce la configuración física, podemos citar a Italia, que es una península larga, con una cordillera central que la divide en dos fajas estrechas a lo largo de las cuales van necesariamente los caminos que unen sus diferentes puertos.

De aquí resulta que no es posible asegurar las comunicaciones por completo si no se tiene absoluto dominio del mar, por no ser posible saber el sitio que elegirá para el ataque el enemigo que pueda venir de más allá del horizonte visible; pero sin embargo, si se dispone de una fuerza naval suficiente, colocada en sitio central, habrá gran-

des probalidades de poder atacar a la escuadra enemiga —que en este caso será a la vez, base y línea de comunicaciones de la potencia hostil— antes de que haya podido hacer daños de importancia. La península de la Florida, que también es larga y estrecha, en Cayo Hueso en su extremidad, presenta a primera vista algunas analogías con Italia, a pesar de ser llana y poco poblada; pero el parecido es superficial, y solo en el caso de que el principal teatro de la guerra radicase en el Golfo de Méjico, es cuando tal vez podrían tratar de dificultarse las comunicaciones por tierra con el extremo de la península o ser objeto de algún ataque.

Cuando la mar no solo bordea o rodea a un país sino que lo divide en dos o más partes, entonces el dominio del mar no solo es importante, sino vitalmente necesario. Un país que tenga esta configuración, necesita disponer de un fuerte poderío naval, si no quiere verse reducido a la impotencia. Italia se halla en la actualidad en este caso, con sus islas de Cerdeña y Sicilia; y por eso se la ha visto hacer tan grandes e inteligentes esfuerzos para crear una marina militar a pesar de la débil situación financiera que tenía poco después de fundarse y que sigue aún teniendo en la actualidad. Hasta se ha dicho que sería más conveniente para Italia tener la base de operaciones en sus islas y no en la Península, caso de luchar con un enemigo de Poder Naval inferior; porque, lo inseguro de las líneas de comunicación en la Península harían muy crítica la situación de un ejército invasor, rodeado por un pueblo hostil y amenazado desde el mar.

El mar de Irlanda, que separa las Islas Británicas, más bien es un canal que una división efectiva, pero la historia ha mostrado el peligro que encierra para el Reino Unido; pues, cuando la marina militar francesa, en tiempo de Luis XIV, era casi tan grande como la inglesa y holandesa reunidas, las mayores complicaciones habidas, fueron en Irlanda, la cual pasó casi completa a poder de sus naturales y de los franceses. Debe, sin embargo, advertirse que el mar de Irlanda no prestó a los franceses gran ventaja directa, pues la que obtuvieron provino más bien del peligro que para los ingleses significaba ese punto débil de sus comunicaciones. Los franceses jamás aventuraron sus navíos en el Canal, dirigiéndose todas las expediciones a desembarcar en los puertos del Sur y del Oeste. En el momento supremo se envió la gran flota francesa a la costa Sur de Inglaterra, donde derrotó, de un modo decisivo, a los aliados y simultáneamente se enviaron veinticinco fragatas al Canal de San Jorge para cortar las comunicaciones inglesas. El ejército inglés de Irlanda se vió entonces en gran riesgo, rodeado como estaba por un pueblo hostil, pero al fin se salvó

con la batalla de Boyne y la huída de Jacobo II. El movimiento citado, contra las comunicaciones del enemigo, es estrictamente estratégico y sería tan peligroso para Inglaterra en la actualidad, como lo fue en 1690.

En el curso del mismo siglo proporcionó España igual enseñanza respecto a la debilidad originada por una separación análoga, cuando las partes no están unidas por un fuerte Poder Naval. Esta nación conservaba como resto de su grandeza pasada, los Países Bajos (hoy Bélgica), Sicilia y otras posesiones italianas, más las vastas colonias del Nuevo Mundo; pero tan bajo había caído el Poder Naval español, que un escritor holandés de aquellos tiempos, muy sensato y bien informado, no exageraba al decir que «todo el tráfico que había por las costas de España se hacía con unos cuantos buques holandeses, y que desde la paz de 1648, eran tan escasos sus buques y marineros, que habían empezado ya a fletar públicamente nuestros barcos para ir a las Indias, de donde tenían antes, tanto cuidado en expulsar a los extranjeros...» « Es evidente —continúa— que siendo como son las Indias Occidentales el estómago de España (pues casi todos sus ingresos vienen de allí) deberían estar unidas al continente español, que es la cabeza, por una fuerza marítima; y siendo Nápoles y Holanda, como dos brazos, no pueden prestar fuerzas a España ni recibir nada de ésta, a no ser por medio de una flota mercante, misión que pueden llenar nuestros buques con facilidad en tiempo de paz, impidiéndola cuando haya guerra ». Medio siglo antes, Sully, el gran Ministro de Enrique IV, había definido a España diciendo que era como « uno de esos Estados cuyos brazos y piernas son fuertes y poderosos, pero cuyo corazón es extraordinariamente débil y enfermizo ». Desde entonces acá la Marina española no solo sufrió desastres sino aniquilación, habiendo tenido que soportar grandes humillaciones que a veces fueron verdaderas degradaciones. La consecuencia inmediata fue la destrucción de la flota y con ella la muerte de la industria. El gobierno, en vez de sacar sus recursos de extenso comercio e industria próspera, que hubieran podido sobrevivir a muchos reveses de fortuna, dependía tan solo de una escasa corriente de plata que llegaba de modo intermitente por medio de unos cuantos buques venidos de América; corriente, interrumpida con frecuencia y facilidad por los cruceros enemigos. Más de una vez se han paralizado sus movimientos durante un año a causa de la pérdida de media docena de galeones.

Durante la guerra de Flandes, a causa del dominio que los holandeses ejercieron constantemente en el mar, España se vió obligada a enviar sus tropas por camino tan costoso y largo como es el terrestre,

en lugar de mandarlas por mar; y las mismas causas que la reducían a estrecheces tales en lo necesario para la vida, hacían que por convenio mutuo que parece hoy muy extraño dadas las ideas modernas, los buques holandeses fueran los que le trajeran cuanto necesitaba, con lo que de este modo los holandeses venían a mantener a los enemigos de su país, recibiendo, en cambio, dinero, que tenía buena acogida en la Bolsa de Amsterdam.

En América, los españoles se defendían como mejor podían, refugiándose tras construcciones hechas de mampostería, sin recibir apoyo de su nación; mientras que en el Meditarráneo no recibían daño ni vejaciones, principalmente por la indiferencia de los holandeses, pues los franceses e ingleses no habían empezado todavía a luchar, por obtener allí la supremacía. En el curso de esta historia se verá que los Países Bajos, Nápoles, Sicilia, Menorca, La Habana, Manila y Jamaica fueron arrancados en diferentes épocas a este Imperio sin Marina. En resumen, que si bien la impotencia marítima de España puede haber sido al principio un síntoma de su decadencia general, fue después un señalado factor de los que la precipitaron en el abismo del que aún no ha salido por completo.

Los Estados Unidos no tienen, a excepción de Alaska, posesiones extremas, ni un pie de terreno que no sea accesible por tierra. Su contorno es tal, que presenta pocos puntos débiles en razón a ser muy escasos los que hay excesivamente salientes o avanzados y todos los importantes de las fronteras pueden alcanzarse con facilidad: con baratura por agua, y con rapidez por ferrocarril. La frontera más débil, que es la del Pacífico, está muy alejada de los enemigos posibles más poderosos.

Los recursos internos son ilimitados en relación con sus necesidades presentes; podemos vivir indefinidamente con nuestros recursos propios «en nuestro rinconcito», como le decía un Oficial francés al autor. Sin embargo, podía suceder que este rinconcito se viese invadido por la nueva vía comercial a través del Istmo, y entonces los Estados Unidos podrían tener el rudo despertar, propio de aquellos que abandonaban la parte que les corresponde en la propiedad común de todos los pueblos, o sea en el mar.

III. *Extensión territorial.* — La última circunstancia que influye en el desarrollo de una nación como potencia marítima, y que depende del país en sí y no de los habitantes que la pueblan, es la extensión territorial. Esta la expondremos en pocas palabras, relativamente.

No consideraremos al estudiar su influencia sobre el desarrollo del Poder Naval, el área que cada país pueda tener, sino la extensión

de su costa y el carácter de sus puertos. En iguales condiciones geográficas y físicas, la extensión de costas es un elemento que puede ser de fuerza o debilidad según que sea grande o pequeño el número de sus habitantes. Los países pueden compararse bajo este punto de vista a las fortalezas en las que la guarnición necesita ser proporcionada a la *enceinte*. Ejemplo familiar y reciente de lo que decimos es la guerra de Secesión americana. Si la población Sudista hubiera sido tan numerosa como fue guerrera y hubiese tenido una marina militar proporcionada a sus demás recursos como potencia naval, habrían sido grandes elementos de fuerza la considerable extensión de sus costas y sus numerosos puertos y abras. El pueblo de los Estados Unidos y su Gobierno de aquellos días se enorgullecían con justicia de la efectividad del bloqueo tenido sobre la extensión total de la costa del Sur. Fue un gran hecho, verdaderamente notable, pero así mismo imposible si los Sudistas hubieran sido más numerosos y hubieran tenido espíritu marinero. Lo que se demostró con esto no fue la manera de mantener un bloqueo, como se ha dicho, sino la posibilidad de efectuarlo cuando se trate de un pueblo que no solo carezca de hábito de mar sino que además sea poco numeroso. Los que consideren la forma en que se hizo el bloqueo y la clase de buques que lo ejecutaron durante la mayor parte de la guerra, verán bien que el plan, aunque bueno en aquellas circunstancias, no hubiera podido sostenerse en forma alguna contra una verdadera marina.

Desparramados y faltos de apoyo se mantenían en sus puestos los buques de los Estados Unidos, permaneciendo a lo largo de la costa, unas veces aislados y otras en pequeños destacamentos, frente a una extensa red de comunicaciones acuáticas interiores, que favorecían la concentración secreta de las fuerzas enemigas. Detrás de la primera línea de comunicaciones acuáticas, existían grandes canales, y esparcidos aquí y allá, había fuertes importantes en los que hallaban siempre refugio y protección los buques enemigos, pudiendo de este modo eludir persecuciones. Si los Sudistas hubieran tenido una marina militar capaz de aprovecharse de tales ventajas o de la diseminación en que estaban los buques de los Estados Unidos, no hubieran podido éstos mantener la distribución que tenían de aquéllos y se hubieran visto obligados a concentrarlos para buscar apoyo mutuo, con lo que habrían quedado muchos sitios accesibles al comercio. Pero así como la costa del Sur, por su extensión y numerosas caletas, pudo ser motivo de fuerza, por estas mismas causas fue origen de abundantes daños.

El notable hecho de la apertura del Misisipí no es sino el ejem-

plo más palpable de lo que constantemente estuvo sucediendo en todo el Sur. Por cada brecha existente en la frontera marítima, penetraban los buques de guerra, y las vías que habían aprovechado los Estados separatistas para sostener su comercio y riqueza, se volvieron contra ellos, permitiendo a sus enemigos el acceso hasta el corazón mismo del país. La inseguridad, desmayo y paralización, prevalecieron entonces en regiones que, con condiciones más favorables, hubieran podido sostener la guerra más aniquiladora. Nunca desempeñó el Poder Naval un papel tan importante y decisivo como el que jugó en la lucha que fué causa de que se modificase el curso de la historia del mundo, creando en el continente norteamericano una gran nación en lugar de varios Estados rivales.

Bien está que se sienta orgullo por la legítima gloria ganada en aquellos días y que se reconozca la grandeza de los resultados debidos a la preponderancia naval, pero los americanos que conozcan los hechos, no deben dejar de recordar a aquellos de sus conciudadanos, que son más que confiados, que el Sur no sólo carecía de Marina y de espíritu marinero, sino también de población proporcionada a la extensión de costa que tenía que defender.

IV. *Número de habitantes.* — Después de ver la influencia que ejercen sobre el Poder Naval las características naturales de un país, vamos ahora a estudiar las que se siguen de las cualidades particulares de sus habitantes y entre éstas tomaremos en primer lugar las que se derivan del número, a causa de la relación que tienen con la extensión territorial, que acabamos de ver.

Así como al tratar de ésta hemos dicho que para nuestro objeto tenía más importancia la longitud total de la costa y sus características, que el área del país, asimismo, en lo que a la población se refiere, es mucho más interesante que el total, tener en cuenta la parte proporcional que se dedica a profesiones marítimas o que, al menos, puedan adiestrarse en poco tiempo lo suficiente para servir a bordo y manejar el material naval.

Por ejemplo, antes de las grandes guerras que sucedieron a la revolución francesa y hasta su terminación, la población de Francia era mucho mayor que la de Inglaterra, pero en todo lo referente al Poder Naval en general, tanto en eficiencia militar como en el comercio pacífico, era la primera muy inferior a la segunda. Este hecho es aún más notable en lo que al poder militar atañe, porque a veces, Francia, al romperse las hostilidades, estaba mucho mejor preparada que Inglaterra, pero después se veía incapacitada de sostener su superioridad. Así, en 1778, cuando estalló la guerra, Francia pudo por

medio de su inscripción marítima, tripular en seguida cincuenta navíos, mientras que Inglaterra, a causa de la dispersión por todo el globo de una verdadera Marina, sobre la que descansaba tan firmemente su poderío marítimo, tuvo muchas dificultades para poder tripular cuarenta, en las costas patrias; pero en 1782 tenía, en cambio, navegando o listos para navegar, ciento veinte, mientras que Francia jamás pudo tener más de setenta y uno.

Cuando más tarde, en 1840, estuvieron de nuevo ambas naciones a punto de tener guerra en Levante, un excelente Oficial francés de aquella época, al alabar el alto grado de eficiencia de la escuadra francesa, las eminentes cualidades de su Almirante, y manifestar la confianza que podría tenerse en el resultado de un encuentro con enemigo igual, decía lo siguiente: « Detrás de la Escuadra de veintiun navíos que pudimos entonces reunir, no había reserva alguna, ni hubiéramos podido alistar un solo barco más antes de seis meses »; y no se debía esto a la falta de barcos y de pertrechos, aunque ambos escaseaban, sino a la falta de dotaciones. « Nuestra inscripción marítima —continúa él— estaba tan exhausta con lo que habíamos hecho (al tripular veintiun navíos), que el alistamiento permanente establecido en todas partes no bastaba para relevar la gente que llevaba ya cruzando por la mar, más de tres años ».

Este contrase muestra la diferencia entre el poder permanente y la fuerza de reserva, diferencia que es aún mayor de lo que parece a primera vista, pues, una gran Marina mercante no solo da necesariamente ocupación a la gente que tripula los barcos, sino también a un gran número de personas que trabajan en los múltiples oficios cuyo objeto es facilitar la construcción y carenas del material naval, siguiendo profesiones que están más o menos relacionadas con el mar y con las embarcaciones de todas las especies. Estos oficios relacionados con el mar proporcionan, desde el principio, indudable aptitud para el mismo.

Se refiere de uno de los marinos ingleses más notables, Sir Edward Pellew, una curiosa anécdota sobre este asunto. Cuando estalló la guerra de 1793, se tropezó con la consiguiente escasez de marinería. Ansioso de hacerse a la mar y no pudiendo completar su dotación más que con gente de tierra adentro, encargó a sus Oficiales que buscaran mineros de Cornwal, fundándose en que las condiciones y peligros de su oficio, que conocía él muy bien, los haría capaces de ponerse en poco tiempo al corriente de las necesidades inherentes a la vida del mar. El resultado probó su sagacidad, porque no solo evitó así un retraso que de otro modo hubiera sido inevitable, sino que tuvo la suerte de capturar la primera fragata que se apresó en la guerra

en combate aislado; y lo instructivo del caso es que, a pesar de no llevar su gente más que unas cuantas semanas en el mar, llevando su enemigo más de un año, las bajas, numerosas en ambos combatientes, fueron casi iguales.

Puede objetarse que esa fuerza de reserva ha perdido en la actualidad casi toda la importancia que tuvo antiguamente por el tiempo que se tarda en la construcción de las armas y buques modernos y porque las naciones procuran en la actualidad desarrollar, al romperse las hostilidades, el poderío total de su fuerza armada con rapidez tal, que pueda asestarse un golpe decisivo al contrario, antes de que éste tenga tiempo para verificar un esfuerzo parecido y haga entrar en juego la resistencia total de la nación. El golpe lo recibirá la flota militar organizada, si esta parte del edificio nacional —por decirlo así— cede, de nada servirá la solidez que pueda tener el resto de la estructura.

Esto, hasta cierto punto, ha sido siempre una verdad, si bien no en tan alto grado como ahora. Suponiendo un encuentro entre dos escuadras que representen la fuerza total de que pueden disponer, en aquel momento, dos naciones determinadas y que una de ellas quede destruída mientras la otra subsista útil para batirse, habrá para la nación vencida muchas menos esperanzas ahora que antes, de poder habilitar su flota para utilizarla en la misma guerra, y el resultado será más o menos desastroso, según que la nación vencida dependa más o menos de su Poder Naval.

Trafalgar hubiera sido para Inglaterra golpe mucho más fatal que lo fue para Francia, si la escuadra inglesa hubiera representado allí la mayor parte del poder de su nación como representaba la flota aliada. En este caso habría sido Trafalgar para Inglaterra lo que fue Austerlitz para Austria y Jena para Prusia y se habría vencido por completo un Imperio por la destrucción o desorganización de sus fuerzas, lo que, según se dice, era el objetivo favorito de Napoleón.

Pero ¿justifica el recuerdo de tan excepcionales desastres del pasado el menosprecio de esta fuerza de reserva, que descansa en el número de habitantes aptos para cierto género de vida militar, de que aquí nos ocupamos? Los combates mencionados se llevaron a cabo por hombres de excepcional capacidad, a la cabeza de ejércitos muy bien instruídos, con gran *espíritu de cuerpo* y prestigio y fueron, además, infligidos a un enemigo más o menos desmoralizado por anteriores derrotas, el cual estaba convencido de su inferioridad y de que había de ser vencido. Austerlitz fue poco después de Ulm, donde treinta mil austríacos rindieron sus armas sin combatir, y la historia de los

años anteriores había sido una larga serie de reveses para los austríacos y de victorias para los franceses. Trafalgar tuvo lugar inmediatamente después de un crucero, llamado con mucha propiedad campaña, en la que hubo casi constantes fracasos; y aunque algo más lejanos, todavía estaban muy recientes en la escuadra aliada los recuerdos de San Vicente para los españoles y de Aboukir para los franceses. Si se exceptúa el caso de Jena, estas derrotas tan decisivas no fueron desastres aislados sino golpes finales; y en la campaña de Jena hubo tal disparidad numérica, de equipo y de preparación general para la guerra, que hace que sea menos aplicable su consideración para estudio del resultado que se puede obtener por medio de una simple victoria.

Inglaterra es en la actualidad la nación más marítima del mundo; con el hierro y el vapor ha sabido conservar la superioridad que tuvo en los tiempos de la vela y de las construcciones de madera. Francia y ella son las dos potencias que tienen mayor marina militar, y es tan dudoso cuál de las dos es más poderosa, que pueden considerarse, prácticamente, como de igual fuerza en lo relativo a material disponible para una guerra marítima (1). Si ocurriese una guerra, ¿puede suponerse que habría una diferencia tan grande en el personal o en la preparación, que hiciera probable que resultase una desigualdad decisiva por un solo combate o campaña? Si no sucede esto, serán útiles las fuerzas de las diferente reservas, primero la organizada y después la de la gente marítima, oficios mecánicos y la de la riqueza. No se tiene bastante en cuenta que la supremacía de Inglaterra en las artes mecánicas, le proporciona una reserva de obreros que pueden con facilidad familiarizarse con los aparatos de los modernos acorazados y que cuando las cargas de la guerra pesen sobre su comercio e industria, buscarán colocación en la marina militar los marineros y obreros mecánicos que resulten, por esta causa, desocupados.

La cuestión de si tiene o no valor relativo una reserva organizada puede resumirse en la pregunta siguiente: ¿Han hecho probable las circunstancias de un guerra moderna, que de dos adversarios de la misma fuerza aproximadamente, quede uno tan abatido, después de una sola campaña, que con ella sola obtenga un resultado decisivo?

Las guerras marítimas hasta ahora no han dicho nada sobre el asunto. Los éxitos tan decisivos de Prusia contra Austria y de Alemania contra Francia, más bien parecen debidos a una diferencia

(1) Téngase presente que cuando esto se escribía era muy diferente la situación relativa de ambas naciones, respecto a material de buques de guerra, de lo que es en la actualidad. — **(N. de los T.).**

muy grande entre las fuerzas de los beligerantes, originada por causas naturales o por incompetencia oficial. ¿Cuánto no hubiera influído un retraso como el de Plevna en el resultado de la guerra, si hubiera tenido Turquía potencialidad nacional suficiente para contar con una reserva de qué echar mano?

Si el tiempo es en la guerra factor importantísimo, como se cree generalmente, convendría que lo tuvieran en cuenta las naciones cuyo carácter es esencialmente antimilitar y cuyos habitantes, cual sucede a todo pueblo libre, excusan pagar grandes gastos militares con el pretexto de que son bastante fuertes para dar tiempo a que se adquiera la capacidad y espíritu necesarios para llevar debidamente la guerra. Si las fuerzas permanentes de mar o tierra son bastantes fuertes para sostenerse, aunque sea desventajosamente, puede tener confianza el país en que sus recursos naturales y el poderío que tenga entrarán en juego, ya consistan en número de habitantes, riqueza o elementos de cualquier clase. Si por el contrario (y sea cualquiera la fuerza de que disponga), se le derrota rápidamente de un modo decisivo, no le salvarán de la humillación los elementos más excelentes de su poderío natural, y ni aun siquiera podrá tomar el desquite hasta mucho tiempo después, si el enemigo es lo bastante sagaz para tomar sus garantías y sabe evitarlo. Constantemente se está viendo repetir en la guerra la frase de « si pueden sostenerse un poco más, se podrá salvar esto o se podrá hacer lo otro », de la misma manera que se dice en una enfermedad « si resiste el enfermo esta crisis, vencerá su naturaleza y se salvará ».

Inglaterra es hasta cierto punto uno de los países que están en el caso citado más arriba. Holanda lo fue, no quiso gastar lo debido, y si escapó, fue dejando la piel en las garras de su adversario. Uno de sus grandes estadistas, De Witt, escribía: « Nunca se dictan disposiciones bastante eficaces en tiempo de paz y por el solo temor de una guerra futura, para inducir a los holandeses a que hagan sacrificios pecuniarios anticipados. El carácter de ellos es tal, que a menos de tener el peligro completamente encima, no se hallan dispuestos a dar dinero para su propia defensa. Yo tengo que habérmelas con un pueblo que es liberal y hasta pródigo cuando debe economizar y que a veces es ahorrador hasta la avaricia cuando conviene gastar ».

Todo el mundo sabe que esto es también aplicable a nuestro país. Los Estados Unidos no tienen un poder defensivo suficiente para resistir el primer golpe y dar tiempo a que puedan entrar en juego las fuerzas de reserva. Carecen de población marítima adecuada a sus necesidades posibles, la cual solo podría hallarse en número proporciona-

do a sus costas y población total, si tuvieran una flota mercante nacional y sus industrias anexas correspondientes, las cuales apenas existen en la actualidad. Sería de poca importancia que las dotaciones de estos barcos hubiesen nacido en el país o en el extranjero, con tal de que tuvieran apego a la bandera, y las fuerzas de mar fuesen suficientes para que se pudiera prescindir de la mayor parte de ellos, en caso de guerra. Además, cuando se consiente que miles de extranjeros voten, bien pueden tener colocación en tiempo de guerra a bordo de los buques.

Aunque hayamos desarrollado el asunto con alguna divagación, se puede admitir que ahora, lo mismo que antiguamente, es un gran elemento de Poder Naval la existencia de una numerosa población dedicada a profesiones que tengan más o menos relación con el mar; es asimismo cierto que en los Estados Unidos escasea este elemento, y que el modo de crearlo, sería únicamente por medio de un gran comercio hecho bajo nuestra bandera.

V. *Carácter nacional.* — Vamos a estudiar ahora el efecto del carácter y aptitudes nacionales sobre el Poder Naval.

Si el Poder Naval se basa, realmente, en el comercio pacífico y extenso, según ya hemos dicho, entonces todas las naciones que han sido en un tiempo u otro poderosas en el mar, deben haberse distinguido por una gran aptitud comercial. La historia muestra que esto es exacto casi sin excepción, pues salvo los romanos, no hay ejemplo importante de lo contrario.

Todos los hombres buscan el lucro y ambicionan más o menos el dinero, pero el modo de buscar provecho ha tenido una influencia muy marcada sobre la fortuna comercial y la historia de cada país.

Si ha de creerse a la historia, el modo que tuvieron de buscar riquezas los españoles y sus hermanos los portugueses, no solo echó una mancha sobre el carácter nacional, sino que fué fatal para el crecimiento próspero de su comercio, y por consiguiente, para las industrias de que vive este, y últimamente para la riqueza nacional que por tan equivocados caminos se buscó. El deseo de ganar se convirtió en ellos en desmedida avaricia, por cuyo motivo en vez de tratar de buscar nuevos campos para la industria, o siquiera, llevados del espíritu aventurero, explotar las tierras recientemente descubiertas, que tan gran impulso dieron al desarrollo comercial y marítimo de los países europeos, ellos, por su parte, solo buscaron oro y plata. Tenían grandes cualidades, eran arrojados, sobrios, sufridos, entusiastas y dotados de intenso patriotismo. Estas cualidades, unidas a la ventajosa situación de España y a la buena posición de su puertos, hicieron

que fuese la primera en ocupar una gran parte de los nuevos países, permaneciendo mucho tiempo sin competidores y manteniendo hasta un siglo después del descubrimiento de América el primer lugar entre todas las Naciones europeas; todo lo cual, parecía natural que debía haberla llevado a ocupar puesto preferente entre las Potencias marítimas, pero lejos de ser éste el resultado, sucedió lo contrario, como todo el mundo sabe. Desde el combate de Lepanto, en 571, no brilla ningún combate naval de importancia en las páginas de su historia, a pesar de las numerosas guerras que sostuvo desde entonces, y la decadencia de su comercio explica suficientemente el motivo de la triste y aun a veces ridícula ineptitud mostrada en las cubiertas de sus barcos de guerra.

Tal resultado no puede atribuirse tan solo a una causa. Claro es que el Gobierno de España estorbaba y esterilizaba el libre y sano desarrollo de las empresas privadas; pero el carácter de un gran pueblo impone su modo de ser al Gobierno, y es casi seguro que si aquél hubiera tenido inclinación por el comercio, a acción de sus gobierno hubiera seguido el mismo camino. Por otra parte, las colonias estaban muy alejadas del centro aquél, de despotismo, que estorbaba el crecimiento de España. Sucedía, que miles de españoles, pertenecientes tanto a las clases trabajadoras como a las elevadas, salían del país para las colonias o el exterior, y sin embargo, lo que enviaban a la Patria como resultado del trabajo a que se dedicaban, no era más que dinero o mercancía de poco volumen que se podían trasportar con muy contados barcos. La metrópoli apenas producía mas que hierro, lana y frutas; sus manufacturas casi no existían, su industria languidecía y su población decrecía casi constantemente.

España y sus colonias dependían de los holandeses para tantos artículos de los necesarios para la vida, que el producto de su escasa industria no bastaba para pagarlos. « De este modo —escribe un historiador de aquel tiempo— los mercaderes holandeses, que llevan dinero a la mayor parte de los países, para comprar comodidades, necesitan sacarlo de este único país de Europa, que se lo da en pago de las mercancías de aquéllos ». Tal era el modo cómo iba rápidamente de manos de los españoles el dinero tan ansiosamente buscado.

Ya se ha dicho cuan débil era España bajo el punto de vista militar, por la decadencia de su marina mercante. Sus riquezas eran fácilmente captadas por los enemigos, por consistir en mercancías poco voluminosas conducidas por unos cuantos buques que seguían derroteros más o menos que regulares, y los enemigos, al apresar dichos buques, conseguían detener así el principal elemento para la guerra;

en cambio, las riquezas de Inglaterra y Holanda, repartidas por todas las partes del mundo, sufrieron grandes contratiempos durante muchas y largas guerras, sin que por esto se detuviera su crecimiento, que, aunque lento y difícil, fué constante.

La suerte de Portugal, unida a la de España durante uno de los más críticos períodos de su historia, siguió bajando en igual forma, y aunque fué la primera en el desenvolvimiento marítimo de la raza, fué todavía más completa su caída. «Las minas del Brasil fueron la ruina de Portugal, como las de Méjico y el Perú fueron la de España; todas las manufacturas se convirtieron en objeto del más insano desprecio, y antes de mucho, no sólo proveían los ingleses a Portugal de ropas, sino de toda clase de mercancías, comodidades y hasta de pescado salado y cereales. La sed de oro les hizo a los portugueses abandonar hasta su propio suelo, siendo, al fin, comprados por los ingleses los viñedos de Oporto con el oro brasileño, que no había hecho más que pasar por Portugal para ir a esparcirse en Inglaterra». Se asegura que en cincuenta años, se extrajeron quinientos millones de pesos de « las minas del Brasil, y que al fin de este período no tenía Portugal más que veinticinco millones en metálico »; efecto que demuestra palpablemente la diferencia entre la riqueza real y la ficticia.

No estaban menos deseosos de procurarse ganancias los ingleses y holandeses que los pobladores de las naciones del sur. Estas llamaban a aquellas « Naciones de horteras », pero el apodo, si bien era justo, demostraba la sagacidad y acierto con que obraban. No eran estas naciones menos arrojadas, emprendedoras y sufridas; en realidad, eran mucho más sufridas, pues no buscaban las riquezas por medio de la espada, sino por el trabajo, que es lo vituperado con el apodo, puesto que elegían para ser ricos el camino más largo en vez de aquél que parecía más corto.

Los pueblos de Holanda e Inglaterra, que eran de igual raza, tenían, además de las cualidades citadas más arriba, otras no menos importantes, que contribuyeron en unión de otros elementos a favorecer su desarrollo marítimo. Eran por naturaleza negociantes, productores y comerciantes, y tanto en su país como fuera de él, ya estuvieran en puertos de naciones civilizadas, ya en los de los bárbaros Gobiernos de los países orientales o en colonias fundadas por ellos, se esforzaban siempre por desarrollar y aumentar todos los recursos que podían sacar del país. El rápido instinto del innato comerciante o del hortera, si se les quiere llamar así, les llevaba a buscar continuamente nuevos artículos con que traficar, y estas

pesquisas, combinadas con su modo de ser industrioso, los convirtió necesariamente en productores, al cabo de algunas generaciones. En el suelo patrio llegaron a ser grandes bajo el punto de vista industrial y en todos los países sujetos a su domino fue creciendo contínuamente la riqueza, aumentándose sus productos y el cambio de ellos con los de la metrópoli, haciéndose con esto necesario el aumento de sus buques para poder dar abasto a este desarrollo del tráfico, y no pocas veces las naciones menos aptas que ellos para la mar (y hasta la misma Francia, a pesar de su grandeza), necesitaban los productos o los barcos de las mismas. A este conjunto de circunstancias favorables, debieron el aumento de su poderío en el mar, que muchas veces estuvo comprometido y algunas seriamente estorbado por la intervención de otros Estados, celosos de una prosperidad que su pueblo no podía usurpar más que con la ayuda de medios artificiales, los cuales estudiaremos cuando veamos la influencia que han ejercido los gobiernos sobre el Poder Naval.

La tendencia comercial, con la consiguiente necesidad de producir algo con que satisfacerla, es uno de los elementos nacionales más importantes para el desarrollo del Poder Naval. No es verosímil que un pueblo que la sienta y que tenga extensa costa, no trate de buscar las riquezas por medio del comercio marítimo, ante el temor de los peligros que el mar ofrece o por natural aversión hacia él. En los países que disponen de otros medios se puede buscar y hallar la riqueza de otra manera, pero aunque se obtenga, no quiere decir ya por esto que conduzca ella sola de por sí a tener Poder Naval. En Francia tenemos un notable ejemplo de esto; es un país muy bueno, industrioso y admirablemente situado; la marina francesa ha conocido días de grandes glorias y ni aún en su mayor abatimiento ha deshonrado la reputación militar que en tanta estima tiene la Nación. Sin embargo, como potencia marítima, que descansa firmemente sobre la ancha base de su comercio marítimo, Francia, comparada con otros pueblos de historia esencialmente marítima, no ha hecho nunca más que tener entre ellos una honrosa posición. El principal motivo de esto, en lo que al carácter nacional se refiere, es la influencia que tiene la manera de buscar la riqueza. Así como España y Portugal la buscaban extrayendo el oro de la tierra, el temperamento del pueblo francés lo llevaba a procurársela por medio del ahorro y economía, reuniendo poco a poco el capital.

Se dice que es más difícil conservar una fortuna que hacerla. Es posible; pero el carácter aventurero, que arriega lo que posee para ganar más, tiene mucho parecido con el espíritu aventurero que con-

quista mundos para el comercio. La tendencia a ir reuniendo y ahorrar, para aventurarse después con timidez y solo en pequeña escala, puede conducir a una difusión general de la riqueza, también en pequeña escala; pero no a los riesgos del comercio exterior, ni al desenvolvimiento de éste y de la marina mercante.

Como muestra de esto —sin tratar de dar a este incidente más importancia de la que en si tiene— citaremos las palabras que decía un oficial francés hablando con el autor sobre el Canal de Panamá: « Yo tengo dos acciones en él. En Francia no hacemos lo que ustedes, que unos cuantos reunen muchísimas acciones; entre nosotros hay un gran número de personas que solamente toman una o muy pocas. Cuando se hizo la emisión, me dijo mi mujer: « Toma dos acciones, una para tí y otra para mí ». Esta clase de prudencia es, indudablemente, juiciosa con relación a la estabilidad de la fortuna de cada individuo, pero cuando este exceso de prudencia y timidez financiera se convierte en rasgo del carácter nacional, tiende a estorbar la expansión comercial y el comercio marítimo. La misma prudencia en las cuestiones económicas, al influir de otra manera en la vida, ha sido causa de que haya disminuido el número de nacimientos, y de que la población de Francia permanezca hoy casi estacionaria.

Las clases nobles de Europa, heredaron de la Edad Media un altanero desprecio por el comercio pacífico, lo cual ha ejercido una influencia modificadora en su desarrollo, variable con el carácter nacional de cada pueblo. Este sentimiento de desprecio se amoldaba con facilidad al orgullo de los españoles y cooperó con su gran repugnancia al trabajo, a buscar riqueza valiéndose de medios que los desviaron del comercio. La vanidad de los franceses, que hasta ellos mismos reconocen como uno de los rasgos distintivos del carácter nacional, la existencia de una nobleza tan numerosa y brillante, que gozaba de tantas consideraciones, y marcaba con cierto sello de inferioridad un género de ocupaciones que tanto despreciaba, condujo a este pueblo a igual resultado. Los comerciantes e industriales ricos suspiraban por los honores de la nobleza, y si los obtenían, inmediatamente abandonaban sus lucrativas profesiones. Así sucedía que, mientras la industria del pueblo y la fertilidad del terreno salvaban al comercio de una postración total, éste era mirado como una ocupación humillante, siendo causa de que sus mejores representantes se evadiesen de él apenas podían hacerlo.

Luis XIV, bajo la influencia de Colbert, publicó una ley « autorizando a todos los nobles a colocar su dinero en barcos mercantes o en mercancías, sin que por esto se considerase que había perdido

nobleza, con tal de que no vendiesen al por menor », y la razón en que se fundaba era: « que importa para el bien de nuestros súbditos y para nuestra propia satisfacción, borrar los restos de una opinión, que ha prevalecido universalmente, de que el comercio marítimo es incompetible con la nobleza »; pero un prejuicio que establece consciente y reconocida superioridad, no se borra en seguida con las leyes, sobre todo cuando la vanidad constituye rasgo notable del carácter nacional. Muchos años después enseñaba Montesquieu que « era contrario al espíritu de la Monarquía que la nobleza se dedicase al comercio ».

En Holanda había nobleza, pero el Gobierno del Estado era de forma republicana y dejaba ancho campo para la libertad y espíritu de empresa individual, y los centros de su poder estaban en las grandes ciudades. La base de la grandeza nacional era el dinero, o más bien la riqueza; ésta proporcionaba distinciones cívicas que llevaban en sí todo el poder dentro del estado, y con la posesión del poder venía la consideración social y el prestigio consiguiente.

En Inglaterra sucedía lo propio; la nobleza era orgullosa, pero con un sistema de gobierno representativo no era posible humillar el poder que tenía la riqueza, ni siquiera disminuirlo, y como era patente a los ojos de todos, se le honraba también por todos; así es como que tanto en Inglaterra como en Holanda, las profesiones que eran origen de la riqueza, participaban de los honeres que a esta se le concedían. Por estos ejemplos se verá que en todos los países citados, los sentimientos sociales debidos al carácter nacional tuvieron una señalada influencia en la actitud que adoptó cada pueblo respecto al comercio.

Todavía influye de otro modo el carácter nacional sobre el crecimiento del poder marítimo en su más amplia significación y es por la mayor o menor disposición que tiene cada pueblo para colonias prósperas.

Como sucede en todo, la colonización se desarrolla con tanta mayor fuerza cuanto más natural es su crecimiento. Por esta causa, las colonias que surgen de las necesidades sentidas por un pueblo entero, tienen los más sólidos cimientos y su prosperidad ulterior será ciertísima con tal que la metrópoli no ponga entorpecimientos, y el carácter del pueblo sea a propósito para obrar con independencia. La gente de estos tres últimos siglos ha comprendido claramente la importancia que para la metrópoli tienen las colonias, como salida de los productos nacionales y alimento del comercio y de la flota mercante; pero los esfuerzos hechos para colonizar, ni han tenido el mismo origen, ni se ha logrado el mismo resultado con los diferentes sistemas empleados.

Nunca han conseguido las previsiones y cuidados de los estadistas, por notables que fueran, neutralizar la falta de impulsos naturales, como tampoco se logra con las leyes más minuciosas de la metrópoli, producir los buenos resultados que se alcanzan con el mayor descuido de ella, con tal que exista en el carácter nacional el germen de la iniciativa y desenvolvimiento propio. No se ha desplegado más cordura en la administración de las colonias florecientes que en aquellas que precisamente han fracasado; y tal vez haya habido aún menos. Si un perfecto sistema e inspección, con cuidadosa adaptación de los medios empleados, al fin que se persigue, y un diligente sostenimiento, fuesen a propósito para lograr la prosperidad colonial, como el carácter inglés no está dotado en tanto grado como el francés de esta facultad de reglamentación, estaría aquel pueblo en peores condiciones que este para colonizar, siendo así que la práctica demuestra que Inglaterra y no Francia es quien ha sido la gran nación colonizadora. El éxito de la colonización, con su consiguiente efecto sobre el comercio y Poder Naval, depende esencialmente del carácter nacional, porque las colonias prosperan mejor cuando los elementos de su prosperidad van envueltos en sí mismas. El carácter del colono es la base de su prosperidad y no los cuidados de la Metrópoli. Tal es el principio que rige las leyes de la colonización para su prosperidad y desenvolvimiento.

Esta verdad se manifiesta tan evidente, porque generalmente todos los gobiernos han considerado a las colonias bajo un punto de vista puramente egoísta, y fuese cualquiera su origen, en cuanto se veía la posibilidad de hacerlo, se convertía la colonia para la metrópoli en una especie de vaca de leche a la que se cuidaba desde luego, pero sin darle más valor que el representado por los beneficios que reportaba. La legislación tendía a establecer un monopolio de su comercio exterior; los puestos de su gobierno proporcionaban destinos de importancia a la gente de la Madre Patria y la colonia se consideraba —como sucede a menudo con el servicio marítimo— lugar muy a propósito para los díscolos e inútiles de la metrópoli. El régimen militar es, sin embargo, el atributo indispensable del gobierno patrio, en tanto que permanece sujeta no más que como colonia.

El éxito tan maravilloso y único que ha obtenido Inglaterra como gran nación colonizadora, es demasiado evidente para que insistamos en hacerlo visible; la causa de él parece ser, principalmente, la existencia de dos rasgos particulares de su carácter nacional. El colono inglés se establece pronto y bien en su nueva patria, identifica sus intereces con los de ella y aunque guarda un cariñoso recuerdo

del país en que nació, no tiene impaciente anhelo por volver a él. En segundo lugar, el inglés procura en seguida, por instinto, desarrollar los recursos del nuevo país en toda su extensión. En lo primero difiere del colono francés, el cual está constantemente suspirando por las delicias de su agradable patria, y en lo segundo, del español, cuyo género de ambición e interés era demasiado mezquino para conseguir el desarrollo de los recursos de un país nuevo.

El modo de ser y las necesidades de los holandeses los condujo a fundar colonias, y hacia el año 1650 tenían ya en las Indias Orientales, en Africa y en América muchas, cuya enumeración sería pesada. Estaban en esta época muy por delante de Inglaterra respecto a este particular; pero aunque fuese natural el origen de estas colonias, de carácter puramente comercial, parece haberles faltado uno de los principios necesarios para su desenvolvimiento. «Al fundarlas no buscaban nunca aumentos del territorio nacional, sino simplemente, una adquisición, para aumentar el tráfico y el comercio. Solo intentaban una conquista cuando se veían obligados por la presión de las circunstancias, contentándose por regla general con comerciar bajo la protección del Soberano del país». Este deseo tan tranquilo, que resultaba satisfecho, son solo las ganancias, sin ir acompañado de ambiciones políticas tendía, lo mismo que el despotismo de Francia y de España, a convertir las colonias en simples dependencias comerciales de la metrópoli, matando así uno de los principios necesarios para su prosperidad.

Antes de terminar este estudio, sería útil tratar de ver hasta qué punto es a propósito el carácter de los americanos para el desarrollo de un gran Poder Naval, si las demás circunstancias contribuyeran a ello, favorablemente.

Para esto no tendremos más que apelar a un pasado no muy distante que nos probaría que si desapareciesen los obstáculos legislativos y se agotasen las empresas más remuneradoras, no tardaría en aparecer el Poder Naval, pues los americanos tienen instinto comercial, atrevido espíritu de empresas para buscar ganancias y un fino olfato para saber donde encontrarlas; todo existe, y si hubiese en el porvenir campos de colonización, no puede dudarse que los americanos llevarían a ellos todas las aptitudes que han heredado para gobernarse por sí propios y para prosperar.

VI. *Clase de Gobierno.* — Al estudiar los efectos causados por los gobiernos e instituciones sobre el Poder Naval de una nación, trataremos de limitarnos a examinar sus causas inmediatas y evidentes y los resultados palpables, evitando las tendencias filosóficas y la

deducción de consecuencias relacionadas muy remotamente con el asunto.

No obstante esto, es digna de notarse la influencia tan marcada que en unos y otros tiempos ha ejercido sobre el mismo, las formas particulares de los gobiernos, sus instituciones y el carácter de los gobernantes. Los diversos rasgos de un país y de sus pobladores, que hasta ahora hemos ido estudiando, constituyen las características naturales con que las naciones, lo mismo que los individuos, empiezan su carrera; las funciones que ejercen los gobiernos sobre aquellas, equivalen a las que desempeñan en estos la voluntad, y así como de que esta sea o no inteligente, enérgica y perseverante, dependen los éxitos o fracasos de la vida de cada individuo, los de las naciones son consecuencias de idénticas cualidades mostradas por sus gobiernos.

Parece probable que si un gobierno obrase de completo acuerdo con las inclinaciones naturales de su pueblo, lograría dar el máximo impulso a su desarrollo bajo todos conceptos; y respecto al Poder Naval, se han obtenido los mejores resultados cuando ha habido una inteligente dirección por parte de los gobernantes y estos se han identificado por completo con el espíritu del pueblo, penetrándose de sus verdaderas inclinaciones. Esta clase de gobiernos son de carácter más seguro y permanente cuando están constituídos, principalmente, por voluntad del pueblo o de sus mejores representantes naturales, aunque suceda algunas veces que estos gobiernos libres fracasen y se vean, en cambio, otros que afectando carácter despótico, dirigidos con juicio y firmeza, hayan creado, en ocasiones, un gran comercio marítimo y una brillante marina militar con más energía y prontitud de lo que hubiera podido lograrse con los procedimientos más lentos propios de un pueblo libre. El inconveniente principal del segundo sistema es la dificultad de asegurar la continuación de la política a la muerte del déspota.

Habiendo alcanzado Inglaterra, indudablemente, mayor grado de poderío marítimo que nación alguna moderna, debemos estudiar, en primer lugar, el efecto causado por sus gobiernos. En general, ha habido en ellos una fuerte tendencia dirigida con firmeza hacia la posesión del dominio del mar, aunque muchas veces de manera muy poco digna de ser alabada. Una de sus manifestaciones más arrogantes, data nada menos que desde Jacobo I, cuando no tenía Inglaterra más que unas cuantas posesiones fuera de sus propias islas, antes de que se fundasen las colonias de Virginia y Massachusetts. Véase cómo lo refiere Richelieu:

«Habiendo embarcado en Calais el Duque de Sully, Ministro de Enrique IV (uno de los Príncipes más caballerescos que han existido) a bordo de un barco francés que llevaba la bandera de de su Nación en el palo mayor, apenas estuvo en el Canal de la Mancha encontró un aviso inglés que estaba allí para recibirlo y el Comandante de este ordenó al buque francés que arriase su bandera. Considerando el Duque que su jerarquía le libraría de semejante afrenta, rehusó audazmente obedecer; pero su negativa fue seguida de tres cañonazos, que al atravesar su barco atravesaron también el corazón de todos los buenos franceses. La fuerza le obligó a consentir lo que el derecho prohibía, no pudiendo obtener del Comandante inglés más contestación a sus protestas que esta: «Que así como su deber le obligaba a honrar la categoría del Embajador, también tenía la obligación de exigir los honores debidos a la bandera de su Señor como Soberano del mar». El Rey Jacobo I, si bien tuvo palabras más corteses, no causaron, sin embargo, otro efecto en el Duque que impulsarle a tomar consejo de su prudencia fingiéndose satisfecho, por más que conservase siempre vivo e incurable el escozor que le produjo tal acción. Enrique el Grande tuvo que ser moderado en aquella ocasión, pero formó el propósito de sostener más tarde los derechos de su corona por medio de la fuerza que pudiese reunir en el mar con la ayuda del tiempo».

Este acto de imperdonable insolencia, según se calificaría en nuestros días, no estaba muy en desacuerdo con el espíritu de las naciones de entonces. Es digno principalmente de tenerse en cuenta, por ser una de las primeras manifestaciones del propósito de Inglaterra de mantener a toda costa sus pretensiones sobre el mar; y el insulto tuvo lugar bajo el reinado de uno de sus Monarcas más tímidos, a un Embajador que representaba personalmente al más bravo y experto de los Soberanos franceses. Este vano honor de la bandera, tan insignificante cuando no es una manifestación exterior de los propósitos de un gobierno, se exigía con tanta escrupulosidad en los tiempos de Cromwell como en los de los Reyes, y fue una de las condiciones de paz impuesta a los holandeses tras su desastrosa guerra de 1654.

Cromwell, que fue un déspota en todo menos en el nombre, era muy activo en todo lo concerniente al honor y poder de Inglaterra, no fijándose solo en estériles saludos para conseguir aumentarlos, y no bien estuvo posesionado del Poder, cuando en seguida se vió a la

Marina inglesas entrar en una era nueva de vida y vigor alcanzado rápidamente bajo su inflexible gobierno.

Los derechos de Inglaterra o las reparaciones de sus agravios se exigían en todo el mundo por medio de sus escuadras, tanto en el Báltico como en el Mediterráneo, y lo mismo en naciones bárbaras, que en las Indias Occidentales. Bajo su gobierno se verificó la conquista de Jamaica, empezando entonces el crecimiento del Imperio inglés por la fuerza de las armas, que aún continúa en nuestros días.

No echaba tampoco en olvido la adopción de enérgicas medidas legislativas para el crecimiento del comercio y de la Marina mercante de su país, pues su célebre Acta de Navegación declaraba que todas las importaciones que hicieran Inglaterra o sus colonias, debían ser conducidas exclusivamente en barcos pertenecientes a la primera o al país donde se habían producido los frutos o elaborado las manufacturas importadas. Esta ley, dirigida especialmente contra los holandeses, que eran los que usualmente transportaban las mercancías entre las diferentes naciones europeas, produjo gran efecto en todo el mundo comercial; pero fue tan benéfica para Inglaterra en aquellos días de luchas nacionales y de odios, que continuó en vigor largo tiempo después, bajo el régimen monárquico. Siglo y pico después mostraba Nelson su celo por el bien de la Marina mercante inglesa antes de empezar su famosa carrera, ensayando la misma Acta en las Antillas contra los buques mercantes americanos.

Cuando murió Cromwell y se sentó Carlos II en el trono de su padre, este Rey tan falso con su pueblo, fue, sin embargo, fiel a la grandeza de Inglaterra y a la tradicional política de su gobierno sobre el dominio del mar. En sus traidoras intrigas para hacerse independiente del Parlamento y del pueblo, escribía a Luis XIV: «Hay dos inconvenientes para una perfecta unión. El primero es lo mucho que cuida ahora, Francia, de crear un comercio y convertirse en una imponente Potencia marítima. Esto es para nosotros un motivo tan grande de desconfianza —dado que no podemos tener importancia más que por nuestro comercio y fuerza marítima— que cada paso que Francia dé en este sentido perpetuará la rivalidad existente entre las dos Naciones». En medio de las negociaciones que precedieron al odioso ataque de los dos Reyes contra la República Holandesa, se originó una acalorada discusión sobre quién había de mandar la escuadras unidas de Francia e Inglaterra. Carlos fue inflexible en este particular. «Es costumbre de los ingleses —decía él— mandar en el mar»; y al Embajador francés le dijo claramente que aunque él cediera no le obedecerían sus súbditos. En el proyectado reparto

de las Provincias Unidas, reservaba él para Inglaterra el saqueo de la parte marítima, quedándose con posiciones que dominaban las desembocaduras del Escalda y del Mosa.

Durante algún tiempo del reinado de Carlos, conservó la Marina el espíritu y disciplina impuesta por la férrea mano de Cromwell, pero después participó del general decaimiento moral que marcó este funesto reinado. Habiéndose desprendido Monk de la cuarta parte de su escuadra por un gran error estratégico, se halló en 1666 en presencia de otra holandesa muy superior; mas sin tener en cuenta la diferencia, la atacó sin vacilar y estuvo combatiendo honrosamente durante tres días, si bien con pérdidas. Cierto que no es esta la manera de hacer la guerra, pero fue la idea de mantener el prestigio naval de Inglaterra, lo que dictó su acción; y en este sentir, que era común al pueblo inglés y a su gobierno, es donde ha de buscarse el secreto de sus éxitos finales, después de tantos desaciertos como se han cometido en el curso de los siglos.

Jacobo II, sucesor de Carlos, era él mismo marino, y mandó en jefe en dos grandes combates marítimos. Cuando Guillermo III subió al trono, se reunieron en una persona los gobiernos de Inglaterra y Holanda, continuando unidos contra Luis XIV hasta la paz de Utrecht en 1713, o sea por un cuarto de siglo. El gobierno inglés extendía sus dominios marítimos y fomentaba el crecimiento de su Poder Naval, cada vez con más constancia y consciente propósito. Así, mientras que combatían a Francia en el mar, como a enemigo declarado, con Holanda, socavaba su poder marítimo, conduciéndose con artificiosa amistad, o por lo menos así lo creen muchos. El tratado entre los dos países establecía que las fuerzas marítimas de Holanda suministrarían tres octavos del total e Inglaterra los cinco restantes, o sea casi el doble, mientras que, por otra parte, Holanda estaba obligada a mantener un Ejército de 102.000 hombres, por 40.000 Inglaterra; con lo cual, resultaba una virtualmente encargada de la guerra marítima y otra de la terrestre. La tendencia, fuese o no preconcebida, era evidente; y en la paz, mientras que Holanda recibía compensaciones por tierra, obtenía Inglaterra, además de los privilegios comerciales en Francia, España y las Indias Occidentales españolas, las importantes concesiones marítimas de Gibraltar y Mahón en el Mediterráneo; Terranova, Nueva Escocia y la bahía de Hudson en Norte América. El Poder Naval de Francia y el de España habían desaparecido y el de Holanda disminuyó constantemente desde entonces.

Obtenidas estas posesiones en América y en el Mediterráneo, el

gobierno inglés siguió ya desde entonces firmemente el camino que ha convertido al antiguo Reino sajón en el actual Imperio británico. Durante los veinticinco años, siguientes al tratado de Utrecht, fue la paz el objeto principal de los Ministros que dirigieron la política de las dos grandes naciones marítimas, Francia e Inglaterra; pero en medio de todas las fluctuaciones de la política continental propias de período tan revuelto, en el que abundaron mucho las pequeñas guerras y artificiosos tratados, la mirada de Inglaterra siempre estuvo fija en el mantenimiento de su Poder Naval.

En el Báltico, sus escuadras atajaron los propósitos de Pedro el Grande, sobre Suecia, manteniendo así un equilibrio de fuerzas en aquel mar donde no solo tenía ella un gran comercio, sino que de allí sacaba la mayor parte de los pertrechos marítimos; y de este modo evitó que el Czar realizara su propósito de convertir aquel mar en un lago ruso. Dinamarca trató de establecer con capital extranjero una compañía en las Indias Orientales, pero Inglaterra y Holanda no solo prohibieron a sus súbditos formar parte de ella, sino que amenazaron a Dinamarca, deteniendo así una empresa que juzgaban perjudicial para sus intereses marítimos. En los Países Bajos, que por el tratado de Utrecht habían pasado al dominio de Austria, se formó una compañía análoga de las Indias Orientales, cuyo puerto iba a ser Ostende y recibió la sanción del Emperador; pero como este paso significaba la restauración del comercio de los Países Bajos, perdido en otro tiempo por haberse cerrado su salida natural por el Escalda, se opusieron a ello los poderes marítimos de Inglaterra y Holanda, y la codicia de estas dos naciones por el monopilio del comercio, ayudada en esta ocasión por Francia, hizo fracasar también a esta compañía después de unos cuantos años de vida trabajosa.

En el Mediterráneo fue violado el tratado de Utrecht por el Emperador de Austria, que era entonces el aliado natural de Inglaterra, a causa del estado de la política europea. Apoyado por Inglaterra y con Nápoles en su poder, quiso también Sicilia a cambio de Cerdeña, a lo que España se resistió, y la Marina de esta nación, que empezaba a renacer bajo su enérgico Ministro Alberoni, fue derrotada y aniquilida por la escuadra inglesa frente al cabo Passaro en 1718, y la obra se completó un año después por medio de un ejército francés, que a petición de Inglaterra atravesó los Pirineos y destruyó los Arsenales españoles. De este modo, además de hallarse Inglaterra en posesión de Gibraltar y Mahón, vió a Nápoles en manos de una nación amiga y abatió el poder de un enemigo.

En la América española los limitados privilegios del comercio

inglés, arrancados a España a causa de sus necesidades, dieron origen a grandes abusos, creándose un sistema de contrabando extenso y apenas disimulado, y cuando el gobierno español, exasperado, daba lugar a excesos en la manera de impedirlo, tanto el Ministro que aconsejaba la paz como las oposiciones que pedían la guerra, defendían sus opiniones en nombre del poder marítimo de Inglaterra y de sus honor.

Mientras que la política de esta Nación se dirigía de un modo tan persistente a aumentar y reforzar las bases de su dominio sobre el Océano, los demás gobiernos europeos parecían estar ciegos a los peligros que implicaba este desarrollo del poder marítimo; olvidándose, al parecer, todas las desdichas que causó el orgulloso poderío de España en tiempos ya pasados, y las más recientes enseñanzas originadas por las sangrientas guerras que provocaron la ambición y el exagerado poder de Luis XIV. A la vista de los estadistas europeos se estaba formando de un modo continuo y visible un tercer poder incontrastable destinado a emplearse de manera tan interesada y agresiva, como las anteriores, si bien no tan cruel, y con eficacia mucho mayor que ninguno de los empleados hasta entonces. Este era el Poder Naval, cuya manera de obrar más silenciosa que el choque de las armas, no llama tanto la atención aunque esté claramente a la vista.

Es casi evidente, que el incontrastable dominio del mar tenido por Inglaterra durante la mayor parte del período histórico tratado en esta obra, fue con gran diferencia, sobre los demás, el factor militar más importante entre los que determinaron el resultado final (1). Tan lejos estaba de preverse esta influencia después del tratado de Utrecht, que durante doce años estuvo Francia al lado de Inglaterra contra España, por motivos personales de sus gobernantes, y aunque cambió de política al subir al poder Fleury, en 1726, no se prestó atención a la Marina francesa y lo único que se hizo contra Inglaterra fue establecer uno de los Borbones, enemigo natural de ella, en el trono de las Dos Sicilias en 1736.

Cuando estalló la guerra contra España en 1739, la Marina inglesa era numéricamente mayor que las de Francia y España combinadas, diferencia que fue aumentando durante el cuarto de siglo de guerra casi continua que vino después. En estas guerras, Inglate-

(1) Como prueba de la importancia de una gran autoridad miiltar, atribuye al Poder Naval de la Gran Bretaña, citaremos lo que dice Jomini en el primer capítulo de su "Historia de las guerras de la Revolución Francesa", en donde sienta como principio fundamental de la política europea que no debería permitirse una expansión ilimitada, de sus fuerzas navales, a ninguna Nación que no pudiera alcanzarse por tierra, lo que sólo puede aplicarse a la Gran Bretaña.

rra, al principio instintivamente, y más tarde con deliberado propósito de su gobierno, que reconoció la oportunidad y lo que se podía conseguir gracias a su gran Poder Naval, fue formando rápidamente ese poderoso Imperio colonial cuyos fuertes cimientos eran las cualidades de sus colonizadores y el Poder Naval de la metrópoli. Y por causa de su riqueza, que era consecuencia de su Poder Naval, desempeñó un papel importantísimo en los asuntos puramente europeos del mismo período. El sistema de subsidios, que había empezado medio siglo antes, en las guerras de Malborough y que recibió medio siglo después —en las de Napoleón— su mayor desarrollo, mantuvo los esfuerzos de sus aliados, que habrían sido difíciles si no imposibles, a no ser que su apoyo. ¿Quién puede negar que el gobierno que deba fuerzas por un lado a sus desmayados aliados del continente, con ayuda del tan necesario dinero y por el otro arrojaba a sus enemigos de la mar y de sus principales posesiones, como eran el Canadá, Martinica, Guadalupe, Habana y Manila, hacia desempeñar a su país el papel de más importancia en la política europea?; y ¿quien dejará de ver que todo este poder de que disponía el gobierno de un país, pobre en recursos y de corta extensión, le venía directamente del mar?

El objeto que perseguía Inglaterra con la guerra, puede verse en un discurso de Pit, que fue el espíritu director durante el curso de la misma, aunque perdió el poder antes de llevarla a término. Condenando la paz de 1763, hecha por su adversario político, dijo: «Debemos mirar a Francia principal y casi exclusivamente, como Nación marítima comercial, formidable para nosotros. Cualquier ventaja que saquemos de ella en este particular, nos resultará importante, sobre todo por el perjuicio que se le origine. Vd. ha dejado a Francia la posibilidad de reconstituir su Marina». A pesar de esto, las ventajas obtenidas por Inglaterra fueron enormes, su dominio sobre la India quedó asegurado y toda la parte de América situada al Este del Misisipí vino a parar a sus manos. Desde entonces continuó decididamente por este camino, su gobierno, convirtiéndose ya en tradición.

Es cierto que la guerra de la Revolución Americana fue un gran error bajo el punto de vista del Poder Naval, pero el gobierno fue llevado a ella, insensiblemente, por una serie de equivocaciones naturales. Prescindiendo de las razones políticas y constitucionales, y considerando el problema solamente bajo el aspecto militar o naval, se reduce a lo siguiente: Como las colonias americanas eran unas sociedades numerosas y prósperas, situadas a gran distancia de Inglaterra, mientras hubieran permanecido fieles a la metrópoli, como lo eran entonces con entusiasmo, hubieran formado una base sólida de

su Poder Naval en aquella parte del mundo; pero su extensión y población eran demasiado grandes para que, dada su distancia a Inglaterra, pudiera esta detenerla por la fuerza, *en el caso*, de haber naciones poderosas que quisieran ayudarlas. Este *caso* era, sin embargo muy probable por ser tan reciente y dura la humillación sufrida por Francia y España, por lo que, seguramente, tratarían de vengarla, y era notorio que Francia, sobre todo, estaba constituyendo y organizando rápidamente su Marina.

Si las colonias hubieran sido trece islas, el poder marítimo de Inglaterra hubiera resuelto rápidamente la cuestión; pero en lugar de separarlas esta barrera natural, estaban desunidas, solamente por rencillas locales, de las que se prescindía ante un enemigo común.

Lanzarse deliberadamente a una lucha semejante para tratar de mantener por fuerza la soberanía en un extenso territorio dotado de numerosa población hostil y tan lejos de la metrópoli, fue renovar la Guerra de los Siete Años contra Francia y España, teniendo también en frente a los americanos en vez de tenerlos al lado. La Guerra de los Siete Años había sido una carga harto pesada, para que un gobierno sensato hubiera dejado de comprender que no se la podía aumentar con una nueva, y habría visto la necesidad de atraerse a los americanos; pero el gobierno de aquellos días no fue prudente y sacrificó un gran elemento del Poder Naval inglés, si bien por equivocación y no voluntariamente, por arrogancia y no por debilidad.

Este constante sostenimiento de una línea general de política resultó, sin duda alguna, muy facilitado para todos los gobiernos sucesivos de Inglaterra, a causa de las claras indicaciones que encontraban en las condiciones del país. La singularidad de propósito quedaba en cierto modo impuesta. El mantenimiento firme de su Poder Naval, la arrogante resolución de hacerlo sentir, el perfecto estado de preparación en que se mantenían sus elementos militares, eran principalmente debidos a la forma especial de sus instituciones políticas, las cuales colocaban el gobierno del país, por aquel tiempo, en manos de una clase, a saber: la de hacendados aristócratas. Esta clase, sean cualesquiera sus defectos, es muy apta para recoger y continuar una sana tradición, se enorgullece con la gloria de su país y es poco sensible, relativamente, a los sufrimientos de la comunidad encargada de sostener esa gloria, hallándose dispuesta a apronta con facilidad el dinero necesario para la preparación y sostenimiento de la guerra, pues como clase rica siente menos estas cargas que los otros. Además, no siendo comercial, no están las fuentes de su rique-

za en peligro tan inmediato, y por consiguiente no participa de esa timidez política que caracteriza a aquellos cuya propiedad o negocios se ven amenazados; en una palabra, no tienen la timidez proverbial del dinero.

Pero en Inglaterra, esta clase no era insensible a todo lo que afectase al comercio, fuese para bueno o para malo. Por el contrario, las dos Cámaras del Parlamento rivalizaban en cuidadosa vigilancia respecto a su expansión y protección, y a las frecuentes averiguaciones parlamentarias, hechas por ellas, atribuye un historiador marítimo la mayor eficiencia militar obtenida en la dirección de la marina de guerra. Esta clase tiene también por naturaleza, y sabe conservar, un espíritu de honor militar que era de la mayor importancia en aquella época en que no se había desarrollado aún lo bastante el sentimiento conocido con el nombre de *espíritu de cuerpo* que ha podido sustituir al anterior. Pero aunque dominados estos aristócratas por el espíritu y prejuicios tradicionales de clase, cuya influencia hicieron sentir en la marina lo mismo que en las demás partes, su sentido práctico les hizo dejar abierto el camino del ascenso a los de más humilde nacimiento, los cuales podían, por sus méritos, escalar los más altos puestos y honores; y en todas las épocas se han visto Almirantes procedentes de las clases sociales más inferiores. El temperamento de las clases elevadas inglesas difería en esto notablemente del de las francesas, pues nada menos que en 1789, al estallar la Revolución, figuraba todavía en el escalafón de la marina francesa el nombre de un Oficial cuya misión era examinar las pruebas de nobleza de los que trataban de ingresar en la Escuela Naval.

Desde 1815, y especialmente en nuestros días, ha pasado el Gobierno de Inglaterra en mucha mayor escala a manos del pueblo. Si sufrirá o no su Poder Naval por esta causa, el tiempo lo demostrará. Sus bases principales consisten todavía en un gran comercio, grandes industrias mecánicas y un extenso sistema colonial. ¿Habrá un gobierno democrático que tenga la previsión y capacidad precisa para apreciar la situación nacional, con la voluntad necesaria para asegurar su prosperidad, gastando en tiempo de paz todo lo que sea necesario para la preparación militar? Cuestión es ésta que está todavía por resolver. Los gobiernos populares no son, generalmente, propicios a los gastos militares, por necesarios que sean, y hay señales de que Inglaterra tiende a quedarse atrás.

Ya se ha visto antes, que la República Holandesa, aun más que Inglaterra, debio su prosperidad y hasta su vida al mar. El carác-

ter y la política de sus gobiernos era mucho menos favorable para apoyar de manera segura al Poder Naval. Compuesta de siete provincias cuyo conjunto era conocido con el nombre de Provincias Unidas, cada una tenía una Marina propia y un Almirantazgo, con las consiguientes rivalidades.

Esta tendencia desorganizadora se compensaba, en parte, por la gran preponderancia de la provincia de Holanda, que poseía, ella sola, los cinco sextos de la flota total y contribuía con un cincuenta y ocho por ciento a las cargas del Estado, por lo que tenía consiguientemente una influencia proporcionada en la dirección de los asuntos de la nación. El espíritu comercial del pueblo fue infiltrándose en el gobierno, que no era más que lo que podríamos llamar una aristocracia comercial, y aunque tenía un gran patriotismo y era capaz de hacer toda clase de sacrificios por la libertad, era contrario a la guerra y a todos los gastos necesarios para su preparación, y tenían que ver los burgomaestres el peligro con toda su evidencia, según dijimos ya, para que se decidiesen a dar el dinero que hacía falta para la defensa del país.

A pesar de esto, mientras duró el gobierno republicano, la marina fue el organismo que participó menos de estas economías, y hasta la muerte de Juan De Witt en 1672 y la paz con Inglaterra en 1674, la marina holandesa era capaz de ponerse en parangón con las marinas combinadas de Francia e Inglaterra, tanto en número de buques como en todos los demás elementos constituyentes. Su eficiencia salvó, indudablemente, al país por aquel tiempo, de la destrucción proyectada por los dos Reyes. Al morir De Witt se terminó la República, siguiendo a esta el gobierno prácticamente monárquico de Guillermo de Orange. La política de este Príncipe, que tenía entonces dieciocho años, consistió durante toda su vida en oponerse a Luis XIV y al aumento del poder de Francia. Esta oposición tuvo lugar por tierra más que por mar a causa de la separación de Inglaterra de la lucha. En 1676 ya no tenía el Almirante De Ruyter suficientes fuerzas para poder luchar tan sólo contra los franceses, a causa de que la atención del gobierno estaba fija en la frontera terrestre, dando lugar a que decayera rápidamente la marina. En 1688, cuando Guillermo de Orange necesitó una escuadra que lo escoltase hasta Inglaterra, arguyeron los burgomaestres que había decaído la marina de un modo incalculable, en poderío, habiendo perdido además, sus mejores Jefes.

Como al ser Guillermo Rey de Inglaterra conservó el cargo de Estatúder de Holanda, pudo continuar su política en Europa. En In-

glaterra halló el Poder Naval que necesitaba y empleó los recursos de Holanda en la guerra terrestre. Este Príncipe holandés consentía que los Almirantes de su nación se colocasen en los consejos de la flota aliada después del Capitán inglés más moderno y sacrificaba, con la mayor facilidad, los intereses marítimos y el orgullo de Holanda ante las necesidades de Inglaterra. A su muerte fue seguida su política por el gobierno que le sucedió, dirigiendo sus esfuerzos completamente sobre el continente y después de una serie de guerras que duraron cuarenta años y terminaron con la paz de Utrecht, se halló Holanda con que por no haber prestado atención a los asuntos del mar, no obtuvo aumento alguno en sus recursos marítimos, ni en su extensión colonial, ni en su comercio.

Un historiador inglés dice, al hablar de la última de estas guerras: «La economía de los holandeses dañó mucho a su reputación y a su comercio; sus buques de guerra del Mediterráneo iban siempre provistos de muy escasos víveres y sus convoyes eran tan débiles e iban tan mal escoltados, que por cada barco que nosotros perdíamos, perdían ellos cinco, lo que dió motivo a que se extendiese la creencia de que eramos nosotros conductores más seguros, produciendo esto los resultados naturales. De aquí que nuestro comercio más bien aumentase que disminuyese con esta guerra».

Desde esta época dejó Holanda de tener un gran Poder Naval y perdió rápidamente la posición preferente que ocupaba entre las naciones que lo habían obtenido. Solo debemos añadir, en justicia, que ante la persistente enemistad de Luis XIV, no hubiera habido política capaz de salvar de la decadencia a esta nación, tan pequeña como resuelta. Su amistad con Francia, al asegurar la paz por su frontera terrestre, la hubiera capacitado para disputar a Inglaterra el dominio del mar, al menos, por más largo tiempo; y si hubieran estado aliadas las dos potencias continentales, hubieran impedido el desenvolvimiento del enorme Poder Naval de Inglaterra, según ya hemos considerado. La paz entre Inglaterra y Holanda no era posible más que por el sacrificio virtual de una u otra, puesto que las dos apuntaban al mismo objetivo. Entre Francia y Holanda no sucedía lo mismo, y por esto puede decirse que la caída de Holanda no fue debida enteramente a su inferioridad numérica o territorial, sino más bien a la culpable política seguida por los dos gobiernos, sin que nos corresponda a nosotros averiguar ahora, cual de los dos es más digna de censura.

Admirablemente situada Francia para la posesión del Poder Naval, recibió de dos grandes gobernantes, Enrique IV y Richelieu, una

política perfectamente definida para servir de norma a sus gobiernos. Con ciertos proyectos bien definidos, de expansión continental hacia el Este, se hallaba combinada la resistencia enérgica a la casa de Austria, que por aquel entonces reinaba en Austria y en España; e igual política de resistencia se alentaba, con respecto a Inglaterra, en el mar. Para este último fin y también por otras causas, fue solicitada Holanda como aliada, se fomentaron las pesquerías y el comercio marítimo como bases del Poder Naval y se construyó una flota militar. En lo que llamó su testamento político, dejó Richelieu señalada la conveniencia de que completase Francia su poderío marítimo, basado en su situación y en sus recursos naturales; y entre los escritores franceses se le considera como el verdadero fundador de la Marina militar, no solo porque equipó barcos, sino por la amplitud de sus miras y por las medidas que tomó para asegurar su firme arraigo y posterior desenvolvimiento.

A su muerte siguió Mazarino las ideas y la política general de aquél, pero carecía de su espíritu levantado y guerrero, por lo cual desapareció durante su gobierno la marina militar tan recientemente creada. Cuando Luis XIV tomó en persona la dirección de la política, en 1661, no habían sino treinta buques de guerra, de los cuales tan solo tres tenían más de sesenta cañones. Entonces se dió la prueba más asombrosa de lo que es capaz de hacer un Gobierno absoluto cuando es llevado por mano firme y experta. Todo lo referente al tráfico, industrias, Marina y colonias, lo puso bajo la dirección de un hombre dotado de gran talento práctico, Colbert, que había estado a las órdenes de Richelieu y se había empapado completamente en sus ideas y política. Sus procedimientos tenían un espíritu completamente francés, por lo centralizador, todo estaba organizado y dirigido desde el gabinete del Ministro, cuyos planes, respecto al comercio y flota, eran: «Organizar los productores y comerciantes como un poderoso ejército, sujeto a una dirección inteligente y activa, con objeto de asegurar una victoria industrial para Francia por medio de la unidad y orden de sus esfuerzos; obligar a los obreros, a adoptar todos de los procedimientos reconocidos como más perfectos por las personas inteligentes, a fin de obtener los productos mejores... organizar la gente de mar y el comercio lejano en grandes cuerpos, de un modo análogo al comercio interior e industria, y poseer, para apoyo del poderío comercial de Francia, una Marina militar establecida sobre bases firmes y tan numerosa como hiciera falta para las necesidades futuras». Respecto al régimen colonial también era partidario de una organización análoga, pues el Gobierno empezó por volver a com-

prar el Canadá, Terranova, Nueva Escocia y las Antillas francesas a los que las poseían entonces, constituyéndose de esta manera un poder absoluto en su más amplia acepción, que tenía en su mano absolutamente todos los asuntos de alguna importancia para la nación y que dirigía a esta hacia la realización de varios proyectos, entre los que figuraba la creación de un gran Poder Naval.

No entra en nuestros propósitos la descripción de la obra realizada por Colbert, por lo que solo haremos ver el papel desempeñado por el gobierno en la creación del poder marítimo del Estado.

Este hombre tan notable no solo tuvo en cuenta, aisladamente, cada uno de sus fundamentos, sino que supo abarcarlos todos, en su sagaz y previsora dirección: la agricultura, que aumenta los productos del suelo; la industria, que multiplica los productos del hombre; los caminos comerciales interiores y los reglamentos, que facilitan el cambio de productos del interior al exterior; la flota mercante y los aranceles aduaneros, que tendían a colocar el tráfico en manos de los franceses, con lo que estimulaba en el país la construcción de buques, que después habían de ser los que llevasen los productos de la nación a sus colonias y viceversa; el gobierno de estas y su desenvolvimiento, gracias al cual podría obtenerse un mercado lejano de creciente importancia, monopolizado por el comercio nacional; los tratados de comercio con todas las naciones para favorecer el comercio francés e impuestos sobre los buques y productos extranjeros con objeto de dificultar el de las naciones rivales. Todos estos medios empleó Francia para crear: 1º Producción; 2º Flota; 3º Colonias y mercados exteriores; en una palabra, Poder Naval.

El estudio de un trabajo como este, es más sencillo y fácil cuando lo realiza un solo hombre, con arreglo a cierto plan lógico, que cuando se lleva a cabo lentamente ante la presión de intereses encontrados, por un sistema de gobierno más complejo. Durante los pocos años que estuvo Colbert gobernando, puso en práctica la teoría del Poder Naval de un modo completo con arreglo al sistema y procedimientos centralizadores de Francia, mientras que para llevar a la práctica las mismas ideas, necesitaron los ingleses y holandeses que transcurrieran muchas generaciones. Aquel desarrollo fue, sin embargo, forzado y dependía únicamente de la duración del poder absoluto que cuidaba de el, por lo que solo persistió mientras Colbert conservó el favor del Rey. Veamos el resultado que tuvo su gestión en el terreno en que era más directa la acción del Gobierno, o sea en la Marina militar. Hemos dicho que en 1661, cuando se hizo cargo del Gobierno, no había en Francia más que treinta buques de guerra de los cua-

les solo tres tenían más de sesenta cañones. En 1666 había setenta, entre los cuales se contaban cincuenta navíos y el resto eran brulotes; en 1671 aumentó el total desde setenta a ciento noventa y seis. En 1683 existían ciento siete buques de veinticuatro a ciento veinte cañones y doce de ellos de más de setenta y seis, además de muchos buques pequeños. El orden y método que se introdujo en los Arsenales, los hizo mucho más eficientes que los ingleses. Un Capitán de Navío inglés, que estuvo prisionero, cuando todavía continuaba el efecto de la obra de Colbert en las manos de su hijo, escribía, diciendo:

> «Cuando fuí llevado allí, prisionero por primera vez, estuve cuatro meses en un hospital de Brest para curar mis heridas y quedé asombrado de la rapidez con que se tripulaban y alistaban sus barcos, cosa que hasta entonces había creído que no podía hacerse en parte alguna tan de prisa como en Inglaterra, en donde había diez veces más buques mercantes y por consiguiente diez veces mayor número de marineros que en Francia; pero allí vi alistarse en veinte días veinte buques de unos sesenta cañones cada uno; los llevaron a Brest, se desembarcaron sus dotaciones, y al llegar una orden de París, se carenaron, se les aparejó, recibieron vituallas y nuevas dotaciones y volvieron a salir con la facilidad mayor que podría imaginarse. Ví también desembarcar en cuatro o cinco horas todos los cañones de un navío que tendría unos cien, con mucha más soltura y menos riesgo que en nuestro país. Todo esto pude observar desde la ventana del cuarto que tenía en el hospital».

Un historiador marítimo francés, cita algunos hechos que son completamente increíbles, como el de una galera cuya quilla se puso a las cuatro y que a las nueve dejaba el puerto completamente armada. Estas tradiciones solo pueden aceptarse como corroboración de la verdad de las afirmaciones más serias de este Oficial inglés y de la existencia de un notable grado de perfección, de orden y de grandes facilidades para el trabajo.

Pero todo este maravilloso desarrollo debido a la acción del gobierno, se marchitó rápidamente en cuanto le faltó el apoyo de este, sin haber tenido suficiente tiempo para que arraigara lo bastante en la vida de la nación. La obra de Colbert fue una continuación de la política de Richelieu y por algún tiempo pareció que iba a seguir Francia esta línea de conducta, que la hubiese convertido en una gran Potencia marítima tan predominante en el mar como en la tierra.

Por razones que no es necesario mencionar ahora, llegó Luis XIV a sentir un gran odio contra Holanda, y como Carlos II participaba también de estos sentimientos, determinaron estos dos Monarcas la destrucción de las Provincias Unidas. Esta guerra, que estalló en 1672, aunque era muy contraria a los sentimientos naturales de Inglaterra, no representó para esta error político tan grande como lo fue para Francia, sobre todo respecto al poder marítimo, pues mientras que la segunda contribuía a destruir un aliado probable y verdaderamente necesario, Inglaterra, procuraba la ruina del mayor rival marítimo que tenía entonces, que llegaba hasta serle superior bajo el punto de vista comercial. El resultado de esta guerra fue destruir en los seis años que duró, la mayor parte de la obra de Colbert, que con sus reformas había hecho próspera la situación de Francia en 1672, tan agobiada de deudas y con tal desbarajuste en su Hacienda, como estaba al subir al trono Luis XIV. La agricultura, la industria, el comercio, y las colonias sufrieron mucho con ella; languideció todo lo creado por Colbert y se trastornó el orden que había establecido en la Hacienda. De este modo destruyó Luis XIV las bases del Poder Naval —pues él era el único director de la política francesa— y perdió su mejor aliado marítimo. Aumentó el poder militar y el territorio de Francia, pero las fuentes del comercio y de la flota mercante se habían agotado durante la guerra, y aunque la Marina militar se mantuvo durante algunos años con el esplendor y eficiencia antiguos, pronto empezó a decaer, y al terminar el reinado había ya prácticamente desaparecido.

La misma política equivocada en los asuntos marítimos, marcó de aquí en adelante todo el resto de su reinado de cincuenta y cuatro años. Luis XIV olvidó constantemente todos los intereses marítimos, a excepción de los buques de guerra, y no pudo o no quiso ver que estos últimos servían de poco y tenían una vida muy precaria, si perecían las industrias y la flota mercante, con que realmente se sostenían. Su política, dirigida a obtener la supremacía en Europa por medio del poder militar y la extensión territorial, obligó a Holanda y a Inglaterra a una alianza que, como dijimos antes, expulsó a Francia del mar y atajó indirectamente el poderío de Holanda.

La Marina creada por Colbert quedó destruída y durante los diez últimos años del reinado de Luis XIV, no se hizo a la mar ninguna Escuadra francesa de importancia, a pesar de que la nación estuvo en guerra casi continua. Esto muestra la influencia tan considerable que puede ejercer sobre el desarrollo o decadencia del Poder Naval la sencillez que existe en el sistema de Gobierno absoluto.

La última parte de este reinado atestigua que el Poder Naval no puede sostenerse si se debilitan sus bases, o sea el comercio y las riquezas que este origina. El gobierno que le siguió, absoluto también, renunció voluntariamente y a petición de Inglaterra, a toda pretensión de sostener una verdadera Marina, porque el nuevo Rey era menor de edad y como el Regente era enemigo del Rey de España, se alió con Inglaterra para perjudicar a este y preservar el propio poderío. Ayudó a Inglaterra para que Austria, el enemigo hereditario de Francia, se estableciese en Nápoles y Sicilia, en perjuicio de España y unido con la Gran Bretaña destruyó la marina y los arsenales españoles. Aquí vuelve a verse el caso de un gobierno personal que, olvidando los intereses marítimos de Francia, arruinó a un aliado natural, ayudando directamente al crecimiento de una nación dueña de los mares, de la misma manera que lo había hecho ya indirectamente y sin intención Luis XIV en su reinado.

Esta fase pasajera de la política francesa, terminó con la muerte del Regente en 1726, pero desde entonces hasta 1760 continuó el gobierno francés olvidando sus intereses marítimos. Es cierto que, gracias a algunas sensatas modificaciones hechas en sus leyes fiscales, encaminadas especialmente a dar mayor libertad al comercio (y debidas a Law, ministro de origen escocés), se aumentó prodigiosamente el tráfico con las Indias Orientales y Occidentales, llegando a obtener gran prosperidad y riqueza las islas de Guadalupe y Martinica; pero tanto el comercio como las colonias quedaron a merced de Inglaterra cuando vino la guerra, en razón a la decadencia en que había caído la marina. En 1756, que ya no estaba todo tan mal, Francia tenía tan solo cuarenta y cinco navíos, mientras que Inglaterra contaba con unos ciento treinta navíos, y cuando hubo que armar y equipar estos cuarenta y cinco navíos, se encontró con que faltaban materiales y no había aparejos, vituallas y ni siquiera artillería con qué dotarlos. No era esto, sin embargo, todo, como puede verse por lo que refiere un escritor francés:

> «La falta de método en el gobierno, traía consigo la indiferencia y habría la puerta al desorden y a la indisciplina. Nunca habían sido tan frecuentes los ascensos injustos y nunca se vio descontento más general. Con el dinero y la intriga se alcanzaba más que con nada y esos eran los únicos medios que había, de lograr mando y poder. Los nobles y los advenedizos que tenían influencia en la capital y presumían en los puertos marítimos, se creían dispensados de hacer méritos. El despilfarro de los recursos del Estado y de los Arsenales no conocía límites. El ho-

nor y la modestia eran cosas perfectamente ridículas, y como si no fueran bastantes todos estos males, el Ministerio hacía lo imposible por borrar las heroicas tradiciones del pasado que habían escapado del naufragio general. A los enérgicos combates del gran reinado, sucedieron por orden de la Corte los "encuentros de prudencia". Por preservar unos cuantos buques armados, única representación que había del inútil material existente, se aumentaban las ocasiones ofrecidas al enemigo, haciéndole más fácil la lucha. A causa de este desdichado sistema nos limitamos siempre a observar una actitud defensiva tan ventajosa para el enemigo como contraria al carácter de nuestro pueblo. Esta prudencia ante el enemigo, impuesta por las órdenes del gobierno, vino, a la larga, a destruir el carácter nacional y el abuso del sistema condujo a actos de indisciplina y deserción acaecidos bajo el fuego enemigo, de los que sería imposible hallar un solo ejemplo en el siglo anterior».

La equivocada política seguida para buscar extensión territorial acabó con todos los recursos del país, y fue doblemente perjudicial porque dejó indefensas las colonias y el comercio, exponiendo a perder la mayor fuente de riqueza, como sucedió en efecto. Las Escuadras pequeñas que salían a la mar, eran destruídas por fuerzas muy superiores; los buques mercantes no podían navegar y el Canadá, Martinica, Guadalupe y la India cayeron en manos de los ingleses. Si no temiéramos extendernos demasiado, podríamos hacer un resumen interesante que mostrase la angustiosa miseria de Francia, (país que había abandonado el mar), contrastando notablemente con la riqueza creciente de Inglaterra, obtenida a pesar de todos sus sacrificios y esfuerzos de aquella época. Un escritor contemporáneo ha descrito la política de Francia en este período del modo siguiente:

«A causa de su enconada guerra con Alemania, Francia ha olvidado mucho su marina, no gastando en ella lo que debía, lo cual, nos ha puesto en condiciones de poder descargar sobre su Poder Naval un golpe tal que quizá no pueda nunca volver a reponerse de él. Su guerra con Alemania ha desviado su atención de la defensa de sus colonias, con lo que nos ha facilitado los medios necesarios para conquistar algunas de las más importantes que tuvo. Ha olvidado, también, la protección de su comercio, por cuya razón ha sido destruído, mientras que el de Inglaterra, por el contrario, jamás estuvo más floreciente, ni aún en el estado más completo de paz. La guerra con Alemania ha

perjudicado, en fin, a Francia hasta tal punto que la ha dejado incapacitada de poder sostener, por sí sola, una lucha aislada e inmediata contra Inglaterra».

En la Guerra de los Siete Años perdió Francia treinta y siete navíos y cincuenta y seis fragatas, o sea una fuerza tres veces mayor que la que poseyó la marina entera de los Estados Unidos en cualquier momento, de la época de los buques de vela. «Por primera vez desde los tiempos de la Edad Media —escribe un historiador francés hablando de la misma guerra— venció Inglaterra, casi sin aliados, a Francia, que los tenía poderosos, solamente por la superioridad de sus gobiernos». Efectivamente; pero era por la superioridad de los gobiernos que empleaban la formidable arma del Poder Naval, resultado obtenido de una política firme y perseverante, dirigida siempre a un fin determinado.

La mayor postración de Francia, que fue entre los años de 1760 y 1763 (en cuya última fecha firmó la paz), constituye una enseñanza instructiva para los Estados Unidos en este período nuestro, de decadencia comercial y marítima; pero ya que hemos citado su decaimiento, confiemos en que aprovecharemos también su ulterior ejemplo. Hacia los mismos años (1760 y 1763), el pueblo francés se levantó, como lo hizo más tarde en 1793, y declaró sus deseos de tener marina. «El sentimiento popular, diestramente dirigido por el gobierno, hizo al pueblo francés pedir, de un extremo a otro, que la marina fuese restaurada; las ciudades y las corporaciones regalaron barcos a la nación y hubo suscripciones particulares, con el mismo objeto. Reinó prodigiosa actividad en los puertos que antes estaban tan silenciosos, y por todas partes se veía construir o reparar los barcos». Como esta actividad fue duradera, se completaron los arsenales, se puso el material de todas clases bajo un buen pie de utilidad, se reorganizó la artillería y se enseñó y sostuvo un cuerpo de diez mil artilleros bien adiestrados y ejercitados.

El espíritu y conducta de los Oficiales de Marina de la época, siguió inmediatamente los impulsos populares, habiendo tenido entre ellos algunos, de mayor cultura, que no se limitaron a esperar este movimiento de opinión, sino que trabajaron activamente para conseguirlo. En ninguna época se desplegó mayor actividad intelectual y profesional, entre los oficiales de marina franceses, que en aquella, en que se veían sus barcos podridos por la inacción del Gobierno. Un brillante oficial francés de nuestro tiempo, escribía, a propósito de esto, lo siguiente:

«La situación tan triste a que se vió reducida la marina en el reinado de Luis XV, cerrado el camino por completo, a los oficiales, para realizar atrevidas empresas y brillantes victorias, les obligó a reconcentrarse en sí mismos, adquiriendo, por medio del estudio, los conocimientos que iban a poner a prueba algunos años después, confirmándose así la notable frase de Montesquieu de que "la adversidad es nuestra madre y la prosperidad nuestra madrastra"... En el año 1769 se veía en todo su esplendor aquella brillante pléyade de oficiales, cuya actividad se extendió por todas partes del mundo, abarcando en sus obras e investigaciones todos los ramos del saber humano. La Academia de Marina, fundada en 1752, se reorganizó también por aquel entonces» (1).

El primer Director de la Academia, un Capitán de Navío llamado Bigot de Morogues, escribió un tratado de táctica naval muy acabado, que fue la primera obra original escrita sobre este asunto desde la de Paul Hoste, a quien vino a sustituir. Pues bien: Morogues tuvo que estar estudiando y resolviendo los problemas de táctica en la época en que Francia no tenía escuadra y era incapaz de intentar salir a la mar bajo los ataques de los enemigos. En esa fecha carecía Inglaterra de un libro análogo y un Teniente de Navío inglés se ocupaba en 1762 en traducir algunos capítulos de la notable obra de Hoste, omitiendo la parte mayor de ella. Hasta cerca de veinte años después, no se publicó en Inglaterra un estudio de táctica naval, muy ingenioso, debido a la pluma de Clerk, que era un simple particular escocés, el cual señalaba en su trabajo a los almirantes ingleses el sistema que habían tenido los franceses para oponerse a sus ataques, mal combinados y descabellados (2). «Las investigaciones en la Academia de Marina y el enérgico impulso que prestó ella a los trabajos de los oficiales, no dejaron de contribuir, como esperamos demostrar más adelante, a la situación relativamente próspera en que se hallaba la marina al empezar la guerra americana».

Ya hemos dicho antes que la guerra de la independencia americana llevó consigo un cambio en la política tradicional y constante de Inglaterra, aventurándola en una guerra en país lejano, mientras la acechaban, en la mar, poderosos enemigos deseosos de atacarla.

(1) GOUGEARD: **La Marine de Guerre;** Richelieu et Colbert.

(2) Sea cualquiera la opinión que pueda formarse de las pretensiones de originalidad de Clerk al querer trazar un sistema de táctica naval (que ha sido seriamente impugnado), no cabe duda que sus críticas del pasado eran buenas. En lo que puede juzgar el autor, lo cree merecedor de alabanza por la notable originalidad que demuestra su obra, en un hombre, que no tenía enseñanzas militares ni marineras.

Como Francia en las guerras con Alemania, recientes por aquel entonces, y como Napoleón después en la de España, Inglaterra convirtió un amigo en enemigo por una confianza de sus fuerzas, mal entendida, poniendo con ello a dura prueba la base efectiva de su poder. Francia, por otra parte, evitó caer en el lazo en que tantas veces había caído, y volviendo la espalda al continente europeo, donde contaba con una neutralidad probable y con la certidumbre de la alianza española, se lanzó a la lucha con una buena marina mandada por brillantes oficiales, si bien dotados de poca experiencia, relativamente. Al otro lado del Atlántico tenía el apoyo de un pueblo amigo, con puertos propios y aliados, tanto en las Antillas como en el continente. La cordura de esta política y la influencia que ejerció esta conducta del gobierno, en el desarrollo del Poder Naval, son cosas por sí solo evidentes, mas la descripción de los detalles de la guerra no pertenece a esta parte de la obra.

Para los americanos, el principal interés de esta guerra se encuentra en la campaña terrestre, pero para los oficiales de marina está en el mar, puesto que la guerra fue en sí esencialmente marítima. Los inteligentes y sistemáticos esfuerzos verificados durante veinte años alcanzaron el debido fruto, porque aunque la guerra naval terminara con un desastre, los esfuerzos combinados de las escuadras francesas y españolas abatieron indudablemente el poder de Inglaterra y la arrancaron de sus colonias. En las diversas empresas y combates navales que tuvieron lugar durante la guerra, se mantuvo, en todas, muy alto el honor de Francia, si bien teniendo en cuenta el curso general de ella, sería difícil poder negar que la inexperiencia de los hombres de mar, franceses, comparados con los ingleses, las mezquinas rivalidades demostradas por el noble cuerpo de oficiales hacia los que procedían de diferente origen y sobre todo, la desdichada tradición mantenida durante tres cuartos de siglo, según ya se ha dicho, por un gobierno cuya desacertada política les enseñó a salvar sus buques, en primer lugar, para economizar el material, imposibilitó a los almirantes franceses de obtener no sólo gloria sino también las ventajas positivas que más de una vez tuvieron a su alcance. Cuando Monk dijo que la Nación que quiera dominar en el mar, deberá siempre atacar, dió con este dicho la clave de la política naval de Inglaterra, y si se hubieran inspirado constantemente, en el mismo espíritu las órdenes del Gobierno francés, entonces la guerra de 1778 hubiera terminado más pronto y mejor de lo que lo hizo. Es desagradable censurar la dirección habida en un servicio al cual se debe, con la ayuda de Dios, el que nuestra patria

lograse la independencia, pero hasta muchos se hubieran inspirado constantemente en el mismo espíritu de crítica. Un oficial francés que estuvo embarcado durante aquella guerra, dice en un escrito muy sensato e imparcial, lo siguiente:

> «¿Qué habrían pensado los oficiales jóvenes que estuvieron en Sady Hook con D'Estain, en San Cristóbal con De Grasse y hasta los que llegaron a Rhode Island con De Ternay, cuando vieron que a su vuelta no se procesaba a éstos?» (1).

Otro oficial francés de época muy posterior, justifica también la opinión expresada cuando habla de la guerra de la Revolución americana, en los términos siguientes:

> «Era necesario desembarazarse de las desdichadas preocupaciones del tiempo de la Regencia y de Luis XV; pero las desgracias de que estaba tan lleno aquel período, eran demasiado recientes para que las olvidaran nuestros ministros. Gracias a desdichadas vacilaciones, escuadras que por su magnitud habían alarmado, con razón, a Inglaterra, quedaron reducidas a proporciones ordinarias. Aferrados a una política de falsas economías, alegaban los ministros que a causa de los excesivos gastos que llevaba consigo el sostenimiento de la flota, era necesario que los almirantes obrasen *"con la mayor circunspección"*, olvidando que hacer las cosas a medias en la guerra no conduce mas que al desastre. Por este motivo se ordenaba a nuestros almirantes mantenerse en la mar, con sus escuadras, el mayor tiempo posible, sin aventurarse en combates que pudieran causar la pérdida de buques, difíciles de reemplazar, y esto dio lugar a que más de una victoria completa que hubiera coronado la destreza de nuestros almirantes y el valor de sus comandantes, se trocara en un triunfo de pequeña importancia. Un sistema que sentaba como principio que el almirante no hiciera uso de las fuerzas que mandaba, que le enviaba contra el enemigo con el propósito anticipado de recibir el ataque mejor que provocarlo y que minaba la fuerza moral con tal de salvar los recursos materiales, no tenía más remedio que dar funestos resultados... Este sistema deplorable fue, sin duda alguna, una de las causas que motivaron la falta de disciplina y las cobardes defecciones que marcaron los períodos, del reinado de Luis XVI, de la primera República y del primer Imperio» (1).

---

(1) LA SERRE: **Essais hist. et crit. sur la Marine Francaise.**

---

(1) LAPEYROUSE-BONFILDS: **Hist. de la Marine Francaise.**

A los diez años de la paz de 1783, vino la revolución francesa; pero aquel gran levantamiento que conmovió los cimientos de las naciones, rompió los lazos de la disciplina social y sacó de la marina a casi todos los oficiales experimentados del tiempo de la monarquía, que simpatizaban con el antiguo estado de cosas, no libró a la marina francesa de sistema tan perjudicial. Fue más fácil derrocar la forma de gobierno que destruir una tradición profundamente arraigada. Oigamos lo que dice otro oficial francés de la más elevada graduación y notabilísimo escritor, al hablar de la inacción de Villeneuve, el almirante que mandaba la retaguardia en el combate de Aboukir, cuyo jefe no levó anclas, al ver que destruían la cabeza de la columna:

«Iba a llegar día (Trafalgar) en que Villeneuve lamentase a su vez, como lo hicieron De Grasse y Duchayla antes que él, el ser abandonado por una parte de su Escuadra. Hemos llegado a sospechar que existió alguna razón ignorada para esta coincidencia tan funesta; pues no es natural que, entre tanto hombre de honor, se hallasen tan a menudo almirantes y comandantes que incurriesen en esa falta. Si el nombre de algunos de ellos está, hasta en nuestros días, tan tristemente asociado a la memoria de nuestros desastres, podemos estar seguros de que la falta no es suya por completo. Debemos condenar más bien la naturaleza de las empresas en que se vieron aventurados y aquel sistema de guerra defensiva prescrita por el gobierno francés, que calificaba Pitt en el parlamento inglés, como precursor de una ruina segura.

Cuando quisimos dejar aquel sistema, ya se había infiltrado en nuestras costumbres, había debilitado nuestras armas, por decirlo así, y paralizado la propia confianza en nosotros mismos. Con frecuencia salían de puerto nuestras Escuadras con misiones especiales que cumplir, pero con la intención de evitar encuentros con el enemigo; si se tropezaba con él, se consideraba ya esto como un golpe de mala suerte, y bajo esta impresión entraban en combate nuestros buques, sometiéndose a los deseos del adversario, en vez de obligarle a los nuestros... La fortuna hubiera tardado más en decidirse entre ambas flotas y al final no lo hubiera hecho tan en contra nuestra, si al estar Nelson a medio camino, Brueys hubiera podido salir fuera, para encontrarlo y combatirlo. Esta guerra, hecha con tantas cortapisas como la hicieron Villaret y Martin, duró mucho por la circuns-

pección de algunos almirantes ingleses y las tradiciones de la táctica antigua. El combate de Aboukir rompió con todas estas tradiciones, abriendo paso a una nueva época de acciones más decisivas» (1).

Pocos años después vino Trafalgar y otra vez cambió de política el gobierno francés en lo referente a la marina. El autor, citado últimamente, se expresa así:

> «El Emperador cuyo brillante genio trazaba planes para sus escuadras lo mismo que para sus ejércitos, estaba cansado de tan inesperados reveses. Dejó de ocuparse de un campo de batalla en el que la fortuna le había vuelto la espalda y decidió perseguir a Inglaterra en todas partes excepto en el mar; verdad que emprendió la reconstrucción de la marina, pero sin concederla ninguna parte en la lucha, que por aquel entonces era más encarnizada que nunca... A pesar de eso, lejos de disminuir la actividad de nuestros arsenales, la redobló. Todos los años se ponía la quilla de nuevos navíos y se agregaban otros a la flota; Venecia y Génova vieron renovarse bajo su mando, los antiguos esplendores, y desde las riberas del Elba a las costas del Adriático, secundaban con emulación todos los puertos del continente, los pensamientos creadores del Emperador. Se reunieron numerosas escuadras en el Escalda, Brest y Tolón... pero, Napoleón, no quiso dar al fin a su marina, llena de ardor y confianza en sí misma, la ocasión de poder medir sus fuerzas con las del enemigo... Abatido por tantos reveces, sostuvo nuestros buques armados, solamente para obligar a nuestros enemigos a mantener bloqueos, cuyo enorme coste debía agotar su Tesoro».

Cuando cayó el imperio, Francia tenía ciento tres navíos y cincuenta y cinco fragatas.

Si pasamos ahora, de las enseñanzas que nos proporciona la historia del pasado a la influencia general que ejerce el gobierno sobre la suerte de su pueblo, veremos que esta influencia puede obrar de dos maneras diferentes, pero ambas están estrechamente relacionadas entre sí.

Primera, en tiempo de paz: El gobierno puede favorecer con su política el crecimiento natural de las industrias de un pueblo y su

(1) JURIEN DE LA GRAVIERE: **Guerres Maritimes.**

afición a buscar aventuras y ganancias por medio del mar; y hasta puede intentar la creación de tales industrias o aficiones donde no existan espontáneamente; o por el contrario, puede el gobierno obrar desacertadamente y estorbar o detener el progreso que el pueblo hubiera llevabo a cabo, dejándolo en libertad. Sea cualquiera el camino que siga, es indudable que el gobierno de un pueblo ejercerá siempre influencia decisiva, ya creando o dañando al Poder Naval del país, en todo lo referente al comercio pacífico, el cual no nos cansaremos de repetir que es la única base en que puede apoyarse una marina poderosa.

Segunda, en tiempo de guerra: La influencia del Gobierno se manifiesta de un modo más directo sosteniendo una marina militar proporcionada al desarrollo de la mercante y a la importancia de sus intereses marítimos. Más importante todavía que el número de los buques de guerra es su organización, que debe estimular el buen espíritu y la actividad, contando con todos los medios necesarios para adquirir rápido desarrollo en tiempo de guerra, manteniendo al efecto las fuerzas de reserva necesarias, tanto en personal como en material, con disposiciones estudiadas y precisas, a fin de obtener en caso preciso la movilización de esta reserva de que hemos hablado ya detenidamente, cuando tratamos del carácter de cada pueblo. En esta segunda parte de la preparación para la guerra, debe incluirse, indudablemente, el sostenimiento de estaciones navales en todos aquellos puntos lejanos del mundo, a que deban ir los buques de guerra por ir también los mercantes. La protección de dichas estaciones puede llevarse a cabo, bien por medio de fuerza militar, como sucede en Gibraltar o Malta, o bien por ser amiga la población que las rodea, como sucedió en un tiempo con las colonias americanas y probablemente ocurriría ahora con la Australia.

Esta amistad del país que la rodea, unida a una razonable preparación militar, es la mejor manera de defenderlas, y cuando esto va unido a una decidida preponderancia marítima, puede decirse que, con ello, se hace completamente segura la situación de un imperio extenso y diseminado como es hoy día el de Inglaterra, pues si bien es verdad que un ataque inesperado puede causar desastres en algún sitio, la superioridad actual de su poder marítimo evita que dichos desastres sean generales o irremediables. La historia ha demostrado esto de un modo completo. Las bases navales de Inglaterra han estado en todas partes del mundo, y sus escuadras a la vez que han protegido y mantenido las comunicaciones mutuas entre ellas, han contado con las mismas para su protección y refugio.

Las colonias afectas a la Metrópoli proporcionan, pues, por este motivo, el apoyo más seguro al Poder Naval exterior de un país. En tiempo de paz, puede ejercer el gobierno su influencia, fomentando por toda clase de medios el afecto y la unidad, a fin de establecer tal solidaridad de intereses, que el bienestar individual sea el bienestar general y la disputa de uno la de todos; y en tiempo de guerra, organizando de tal modo la defensa, con medidas anteriores, que se vea de un modo patente, que está equitativamente distribuida la carga, de donde todos obtienen sus beneficios.

Los Estados Unidos no tienen colonias de este género, ni es probable que las tengan. Respecto a las estaciones navales puramente militares, está expresado el sentimiento popular de su pueblo con bastante exactitud, en lo que decía, hace unos cien años, un historiador de la marina inglesa, hablando de Gibraltar y Mahón: «Los gobiernos militares se acomodan tan poco con la industria de un pueblo comercial y repugna tanto al carácter del pueblo inglés, que no me extraña que gente de buen criterio y de toda clase, opine por la cesión de dichos puertos como se cedió ya, anteriormente, Tánger». No teniendo los Estados Unidos posesiones coloniales exteriores ni militares, sus buques de guerra serán como los pájaros de tierra, que son incapaces de alejarse mucho de sus propias costas. Así, pues, el primer deber de un gobierno que se propusiera desarrollar el Poder Naval de la nación, sería, por consiguiente, procurar puntos de parada para ellos, donde pudieran proverse de carbón y efectuar sus reparaciones

Como el objeto práctico de esta investigación es deducir consecuencias aplicables para el servicio y la Patria, de las enseñanzas de la Historia, será oportuno ver hasta qué punto envuelven riesgo serio las circunstancias actuales de los Estados Unidos, y es necesaria la atención del gobierno para reconstruir su Poder Naval.

Puede decirse, casi en absoluto, que desde la guerra de Secesión hasta nuestros días, no se ha ocupado el gobierno, de un modo efectivo, más que del primero de los elementos que constituyen el Poder Naval; o sea, del desenvolvimiento interior, aumento de la producción y consiguiente confianza en los recursos propios. En esto han seguido por completo las inclinaciones de los elementos directores del país, aunque no siempre representan dichos elementos la opinión verdadera de él mismo, aun en el caso de tratarse de un país libre. De todas maneras, es indudable que, además de carecer de colonias actualmente, se carece, también del eslabón intermedio representado por la Marina mercante y los intereses ligados con ella. En resumen, los Estados Unidos tienen tan sólo uno de los tres elementos que constituyen el poder marítimo.

Han cambiado tanto las circunstancias de una guerra naval de cien años acá, que es dudoso se vuelva a ver, como en las guerras de Inglaterra y Francia, una prosperidad tan grande en uno de los bandos al par que tan desastrosos efectos en el otro. Encastillada Inglaterra en su seguro y orgulloso dominio de los mares, impuso a los neutrales un yugo que nunca se soportará de nuevo, y el principio de que el pabellón cubre la mercancía, está ya para siempre asegurado. Pueden llevarse, por lo tanto, con completa seguridad, las mercancías de un beligerante bajo bandera neutral, a excepción del contrabando de guerra o cuando se trate de ir a puertos bloqueados; y respecto a estos, también es cierto que solo existirá el bloqueo cuando sea efectivo y no en papel.

Dejando a un lado la cuestión de la defensa de sus puertos contra la toma o imposición, sobre los mismos, de fuertes contribuciones exigidas por el enemigo, en cuyo asunto existe casi completa unanimidad en teoría y la mayor indiferencia en la práctica, preguntaremos: ¿qué necesidad tienen los Estados Unidos del Poder Naval? Su comercio lo verifican hasta ahora en buques extranjeros; ¿por qué debiera desear el pueblo tener lo que a tanta costa habría de ser defendido? Mirada esta cuestión bajo el punto de vista económico, se sale del objeto de esta obra, pero no así el estudio de las pérdidas y males que pueden originarse al país en caso de guerra, pues esto entra de lleno en el tema de este libro.

Dando, pués, por sentado que el comercio exterior de los Estados Unidos, tanto de exportación como de importación, se verifique en buques completamente libres, que no pueda tocar el enemigo a menos que no se dirijan a puertos bloqueados, preguntaremos de nuevo: ¿Cuándo se dice que un bloqueo es efectivo? La definición actual es: «cuando constituye un peligro manifiesto para todo barco que trate de entrar en el puerto o salir de el». Esto es evidentemente muy elástico. Muchos recordarán que en la guerra de Secesión, después de un ataque nocturno a la escuadra de los Estados Unidos que estaba frente a Charleston, hicieron salir los confederados, la siguiente mañana, a un vapor que llevaba algunos de los Cónsules extranjeros, quienes pudieron ver de este modo que no había, a la vista, ningún buque bloqueador, haciendo una declaración de ello. Apoyadas en el valor de esta declaración, pretendieron algunas autoridades Sudistas que el bloqueo estaba técnicamente interrumpido y no podía establecerse sin nueva notificación. Ahora bien ¿se necesita que la Escuadra bloqueadora esté a la vista para hacer un bloqueo efectivo? Media docena de vapores de gran andar, que navegasen a veinte millas

de la costa entre Nueva Jersey y la costa de Long Island, constituirían un verdadero peligro para los vapores que intentasen entrar o salir de Nueva York por su boca principal y de un modo análogo podrían cerrarse efectivamente el puerto de Boston y las bahías de Delaware y Chesapeake. El núcleo principal de las fuerzas bloqueadoras destinado no solo a capturar los buques mercantes sino a resistir cualquier intento de romper, por la fuerza, el bloqueo, no necesitaría hallarse a la vista, ni estar en situación conocida por los bloqueados.

El grueso de las fuerzas de Nelson estaba dos días antes en Trafalgar a cincuenta millas de Cádiz, y solo tenía cerca de este puerto una pequeña división destinada a vigilarlo. A las siete de la mañana empezó a navegar la Escuadra aliada, y a pesar de la falta de medios de aquella época, lo supo Nelson a las 9 h. 30 m., lo que demuestra que la Escuadra inglesa colocada a esa distancia constituía un peligro muy positivo para su enemigo.

Hoy, parece posible que con los cables telegráficos submarinos, pueden las fuerzas bloqueadoras próximas y lejanas de la costa estar en comunicación telegráfica unas con otras a lo largo de todo el litoral de los Estados Unidos, prestándose rápidamente mutuo apoyo, y aunque pudiese darse el caso, merced a una combinación militar afortunada, de que un destacamento fuese atacado por fuerzas superiores, siempre podría, por regla general, avisar y replegarse sobre los demás destacamentos amigos. Además, suponiendo que se forzase el bloqueo de cualquier puerto, rechazando en día determinado a los barcos encargados de sostenerlo, siempre podría notificarse al día siguiente, por telégrafo, su restablecimiento. Para evitar estos bloqueos, es preciso contar con suficiente número de buques de guerra para crear tal peligro a la flota bloqueadora, que le sea imposible mantener sus posiciones. En este caso, podrán ir y venir con entera libertad todos los buques neutrales a excepción de los que lleven contrabando de guerra, y se podrán mantener las relaciones comerciales al exterior con todo el resto del mundo.

Puede argüirse que, dada la extensión de los Estados Unidos, no se podría hacer efectivo un bloqueo de todo el litoral, y nadie estará tan dispuesto a creerlo como los Oficiales que recuerden la forma en que se sostuvo el de los puertos de la costa del Sur; pero en la situación actual de nuestra Marina militar y aunque se le hagan algunos aumentos que no excedan a los propuestos por el gobierno (1), el blo-

(1) Después de escribirse esto, ha propuesto el Ministro de Marina en la Memoria presentada en 1889, construir una Escuadra con lo que sería muy aventurado el sostenimiento del bloqueo descrito antes.

queo de Boston, Nueva York, las bahías de Delaware, de Chesapeake y el Misisipí; en una palabra, todos los grandes centros de importación y exportación, no implicaría para una de las grandes naciones marítimas un esfuerzo mayor que los hechos otras veces. Inglaterra ha bloqueado a la vez Brest, la costa del golfo de Vizcaya, Tolón y Cádiz, que tenían poderosas escuadras fondeadas dentro de sus puertos.

Es cierto que los buques neutrales podrían llevar las mercancías a otros puertos de los Estados Unidos, diferentes de los citados; pero ¡cuánto quebranto no implicaría esto en el tráfico general del país! ¡Qué falta de elementos en algunos casos y cuántas dificultades en los medios de transporte, por ferrocarril o por agua, por la carencia de muelles de carga y descarga, de embarcaciones y almacenes, no envolvería este cambio forzoso de los puertos de entrada! ¿No causaría muchos quebrantos y pérdidas considerables de dinero un trastorno semejante? Y cuando se hubieran remediado parcialmente estos males a fuerza de gastos, podría el enemigo paralizar estos nuevos centros como había paralizado los antiguos. Seguramente no moriría de hambre el pueblo de los Estados Unidos, pero podría sufrir considerablemente; y respecto a los elementos que son contrabando de guerra, ¿no hay motivo para creer que los Estados Unidos no podrían hoy disponer, por sí solos, de los necesarios para el caso de cualquier eventualidad?

El problema cae completamente bajo la acción del gobierno, el cual podría construir una flota que aunque no fuese capaz de ir a países lejanos, pudiera, al menos, mantener despejadas las costas propias en caso de guerra. El país ha prestado poca atención a los asuntos marítimos en este cuarto de siglo y ya hemos visto en Francia y en Inglaterra los resultados que trae esta política o la opuesta. Sin que pretendamos establecer la existencia de una gran analogía entre el caso de los Estados Unidos y el de una cualquiera de estas dos naciones, sí puede afirmarse con toda certeza que, para el bien del país, es necesario que las condiciones en que se hace el comercio no se alteren, en lo posible, por una guerra exterior. Para conseguir esto, no solo será necesario rechazar al enemigo de nuestros puertos, sino mantenerlo alejado de nuestras costas (1). Ahora bien; ¿puede tener-

(1) La palabra "defensa" expresa dos ideas diferentes en la guerra, que conviene separar con objeto de evitar confusiones. Existe la defensa pura y absoluta que procura aumentar sus fuerzas y espera el ataque; esta puede llamarse pasiva, y hay otra clase de defensa que se funda en el principio de que, la salvación propia —que es el verdadero objeto de la defensa— está mucho más asegurada atacando al enemigo. En la defensa de costas se ven claramente ma-

se esta Marina de guerra sin reconstituir la Marina mercante? Es dudoso. La Historia ha mostrado que solo bajo el poder de un déspota puede crearse y sostenerse una Marina militar aislada, como sucedió con Luis XIV y aun así, careció del necesario arraigo y la experiencia demostró lo efímero de su desarrollo. Mas en un gobierno representativo, los gastos militares necesitan estar apoyados por fuertes intereses que estén convencidos de su necesidad, a fin de que puedan llevarse a cabo, y estos intereses ni existen ni pueden existir aqui, a menos que el gobierno no favorezca su desarrollo. Decir ahora si la Marina mercante debería reconstituirse por medio de subvenciones o de libertades comerciales, valiéndose de una persistente aplicación de tónicos o por crecimiento natural al aire libre, es cuestión que se sale del orden militar, para entrar en el económico.

Es dudoso, sin embargo, que se construyese una Marina militar suficiente aunque tuviera nuestra nación una gran flota mercante, pues la distancia que la separa de las demás grandes potencias, aparece en cierto modo como una protección, aunque en realidad no lo sea. La única causa, que quizá motivara la construcción de una Marina militar, se está ahora, probablemente, incubando en el istmo de la América Central. Tengamos esperanzas de que no llegue acá demasiado tarde.

Aquí terminamos el análisis general de los principales elementos que afectan favorable o desfavorablemente al desarrollo del Poder Naval de las naciones. El objeto ha sido ir estudiando la tendencia favorable o contraria que representa cada uno de estos elementos y des-

---

nifestados ambos sistemas: el primero lo representan las fortificaciones fijas, defensas submarinas y en general todas las obras de carácter permanente cuyo objeto es detener al enemigo que intente entrar; el segundo lo constituyen todos los elementos y armas que no esperan el ataque, sino que van al encuentro de los barcos enemigos, ya sea a pocas millas de distancia o ya hasta sus mismas costas. Esta defensa pudiera confundirse con una guerra ofensiva, pero no lo es en realidad, pues solo cuando el objetivo sea el territorio enemigo, en vez de serlo su escuadra, será una guerra ofensiva. Inglaterra defendió sus costas y sus colonias por medio de escuadras estacionadas frente a los puertos franceses, las cuales tenían la misión de combatir a las francesas si salían. Los Estados Unidos, en la guerra de Secesión, estacionaron también sus escuadras frente a los puertos Sudistas, pero no porque temiesen al enemigo, sino para derribar la confederación, aislándola del resto del mundo, atacándola al final en sus mismos puertos. Los sistemas eran iguales, pero en el primer caso era una guerra defensiva, y ofensiva en el segundo.

La confusión de estas dos ideas conduce a innecesarias discusiones acerca de la esfera de acción propia del Ejército y de la Marina en lo referente a la defensa de costas. Las defensas pasivas pertenecen al Ejército, mientras que todas las que tienen movimiento sobre las aguas pertenecen a la Marina, a la cual corresponde la defensa ofensiva. Si los marineros se emplean en guarnecer fuertes, se convierten en parte integrante de las defensas de tierra; y de igual manera se convierten en fuerzas marítimas las tropas que se embarquen de dotación en los barcos.

pués hacerla visible por medio de algunos casos particulares, obtenidos de las enseñanzas del pasado. Este estudio, aunque abarca indudablemente horizontes más amplios, cae completamente dentro de la esfera de acción de la estrategia, y no de la táctica. Las consideraciones y principios que hemos estudiado dependen solamente de la esencia de las cosas, sin que se alteren las causas ni sus efectos de una época a otra. Existen, por decirlo así, en el orden de la naturaleza, de cuya inmutabilidad se oye hablar tanto en nuestros días.

La táctica, por el contrario, depende de la clase de armas que el hombre emplea, y por lo tanto sufrirá modificaciones de generación en generación a medida que aumente el progreso humano. A la táctica, precisa de vez en cuando alterarla y hasta cambiarla por completo, mientras que las viejas bases o fundamentos en que descansa la estrategia, por antiguos que sean, siguen, desde los tiempos más remotos, tan firmes como si fueran de piedra.

Ahora iremos examinando la Historia general de Europa y América, procurando estudiar, más particularmente, la influencia ejercida en esa Historia y sobre el bienestar de los pueblos, por el Poder Naval, en su más amplia acepción. De vez en cuando citaremos ejemplos particulares que confirmen y ayuden a hacer más visibles las enseñanzas generales de la Historia. Este estudio ha de ser estratégico en sus líneas generales, según la amplia definición que ya antes hemos citado y admitido para la estrategia naval, o sea: «la que tiene por objeto fundar, sostener y aumentar, tanto en la paz como en la guerra, el Poder Naval de un país». Cuando nos ocupemos de combates aislados, trataremos de señalar las ocasiones en que la oportuna aplicación de los principios generales o el olvido de ellos, han decidido el resultado, sin dejar por esto de tener en cuenta que los cambios verificados hoy en los detalles quitan mucha oportunidad a las enseñanzas; y en igualdad de las demás circunstancias, citaremos con preferencia los hechos que por ir asociados a nombres de los Oficiales más notables, muestren el estado de perfección alcanzado por la táctica en cada época y servicio. Haremos también lo posible por deducir las enseñanzas que se puedan desentrañar de la analogía que se observe entre las armas antiguas y modernas, sin extremar demasiado el parecido; y por último, deberá tenerse en cuenta que, a pesar de todos los cambios, la naturaleza del hombre es siempre igual; por lo que la ecuación personal, aunque indeterminada en cantidad y calidad para cada hecho particular, hay siempre la seguridad de encontrarla.

CAPITULO II

ESTADO DE EUROPA EN 1660. — SEGUNDA GUERRA ANGLO-HOLANDESA, 1665-1667. — COMBATES NAVALES DE LOWESTOFT Y DE LOS CUATRO DIAS.

Dijimos antes que empezaríamos nuestro estudio histórico hacia la mitad del siglo diecisiete, pero en realidad empezará un poco más tarde, en el año de 1660. En Mayo de este año fué restaurado en el trono de Inglaterra el Rey Carlos II y en Marzo del siguiente, cuando murió Mazarino, reunió Luis XIV a sus Ministros y les dijo: « Os he citado para deciros que hasta aquí he tenido a bien permitir al difunto Cardenal la dirección de mis asuntos, pero en adelante seré yo mi propio Ministro; he dispuesto que ningún decreto se extienda sin orden mía expresa y ordeno a los Ministros y al Superintendente de Hacienda que no firmen nada sin mandato mío ». Así empezó este Gobierno personal, se sostuvo no solo nominalmente, sino de una manera efectiva, durante medio siglo.

En el espacio de un año se vió establecer un nuevo sistema de vida nacional, después de un período de confusión más o menos prolongado, en las dos naciones, que en medio de todas las vicisitudes han desempeñado los papeles más importantes en la historia marítima de Europa y América, y, por consiguiente, del mundo entero. La historia marítima no es, sin embargo, más que uno de los factores en el conjunto de los progresos y decadencias que las naciones conocen bajo el nombre de Historia de las mismas, y si no se tienen en cuenta los demás factores, a los que está aquella tan íntimamente ligada, puede ser causa de que se forme un juicio equivocado de su importancia, bien exagerándola o bien creyéndola menor de lo que es.

El convencimiento de que no se le concede, ni con mucho, la importancia que merece —cuando no se prescinde en absoluto de ella— por la gente que no está relacionada con el mar y particularmente por el pueblo actual de los Estados Unidos, nos ha hecho emprender este trabajo.

La fecha elegida de 1660, es algo posterior a otra que señaló un gran arreglo en los negocios europeos, con el tratado de Westfalia o

Munster, celebrado el año 1648, por el cual se dió fin a una guerra general conocida en la historia con el nombre de Guerra de los Treinta Años. En este tratado reconoció España, formalmente, la independencia de las Provincias Unidas de Holanda, que hacía tiempo estaba prácticamente asegurada, y a este tratado siguió el de los Pirineos, concertado en 1659 entre España y Francia, proporcionando ambos a Europa una paz general, a la que había de seguir en breve una serie de guerras casi universales que duraron toda la vida de Luis XIV; guerras que estaban llamadas a producir grandes cambios en el mapa de Europa, provocando la creación de nuevas naciones, la decadencia de otras y grandes transformaciones en todas, tanto en extensión territorial como en poderío. En todos estos resultados tuvo directa o indirectamente una gran influencia el Poder Naval.

Antes de entrar en materia, conviene echar una ojeada sobre el estado de las naciones europeas en la época que empieza nuestra narración. Durante las luchas que tuvieron lugar en un período que abarca casi un siglo, terminado todo con la paz de Westfalia, la familia real conocida con el nombre de Casa de Austria fué el poder más temido entre todos los demás, en razón a la superioridad que tuvo sobre aquellos. Mientras duró el largo reinado del Emperador Carlos V, —quien había abdicado un siglo antes de la época en que empieza nuestra historia— el jefe de esta casa había reunido en su persona las dos coronas de Austria y España, las cuales tenía, entre otras posesiones, los países que se conocen hoy con los nombres de Holanda y Bélgica, a lo que unían influencia preponderante en Italia toda. Al abdicar Carlos V, se separaron las dos grandes Monarquías de España y Austria, las cuales, aunque gobernadas por personas diferentes, eran regidas por miembros pertenecientes a la misma familia y conservaron, por lo tanto, la unidad de miras y simpatías que sellaron los enlaces dinásticos habidos aquel siglo y el siguiente, agregándose también a estos lazos de unión el motivado por la igualdad de religión. Durante el siglo que precedió a la paz de Westfalia, el poder de esta familia y la igualdad de religión fueron las causas que ejercieron mayor influencia en la acción política: fue este el período de las grandes luchas religiosas en el que pelearon nación contra nación, soberanía contra soberanía, y hasta en un mismo país, partido contra partido.

La persecución religiosa provocó el levantamiento de la Holanda, protestante, contra España, y fué causa del reconocimiento de su independencia tras ochenta años de lucha más o menos constante. Los disturbios religiosos, que alcanzaron a veces las proporciones de guerra civil, pertubaron a Francia durante la mayor parte de ese período,

y no solo afectaron profundamente a su política interna, sino también a la externa. Fue aquella la época en que tuvieron lugar las matanzas de San Bartolomé, el asesinato de Enrique IV por motivos religiosos, el sitio de La Rochela y las intrigas constantes entre la España católica y los católicos franceses.

Cuando terminaron aquellas pasiones que trataban de colocar la religión fuera de su terreno natural, empezaron a ejercer las necesidades políticas y los intereses de las naciones, una influencia mayor y más lógica, lo cual no quiere decir que durante el período anterior no se hubieran tenido en cuenta, sino que los odios religiosos habían obcecado a los gobernantes, estorbando la política dirigida hacia otros fines. Habiendo sido Francia una de las naciones que más sufrió con la excitación producida por las pasiones religiosas, a causa del número y clase de gentes que constituía la minoría protestante, era natural que se señalase allí de modo más marcado la reacción contra las mismas. Colocada entre España y los estados alemanes, de los cuales, Austria, con gran diferencia, era el más poderoso, fue para Francia verdadera necesidad restablecer la unión interior y detener el poder de la Casa de Austria.

Afortunadamente para ella, le concedió la providencia dos grandes gobernantes, que se sucedieron uno a otro, Enrique IV y Richelieu, hombres para quienes la religión no era un fanatismo y que cuando tuvieron que tenerla en cuenta en la política, dirigieron su acción, reconociéndola, mas sin dejarse dominar por ella. Bajo su gobierno recibieron los estadistas franceses un programa político que Richelieu legó como tradición, y que comprendía las líneas generales siguientes: 1º Unión interior del Reino, apaciguando o acallando los odios y centralizando la autoridad en el Rey: 2º Oposición al poderío de la Casa de Austria, lo cual implicaba, necesariamente, por el momento, realizar una alianza con los Estados alemanes protestantes y con Holanda; 3º Aumentar el territorio de Francia por el Este a expensas de España, principalmente, la cual poseía por aquel entonces, no solo la Bélgica actual sino otras provincias diversas incorporadas a Francia mucho tiempo ha; y 4º La creación y desenvolvimiento de un gran poder naval, que aumentase la riqueza del Reino y pudiese hacer frente al enemigo hereditario de Francia, o sea a Inglaterra, lo que implicaba, también, una alianza con Holanda.

Tales eran las líneas generales del programa político trazado por estadistas de excepcional capacidad, para servir de norma al pueblo que no sin motivo pretende ser el elemento de civilización más poderoso de Europa y el que va a la cabeza del progreso, sabiendo combinar el adelan-

to político con el desarrollo individual. Más adelante veremos hasta qué punto continuó Luis XIV esta tradición, que Mazarino había sostenido, y los resultados que obtuvo Francia con ella; mientras tanto, nos limitaremos a hacer notar que de estos cuatro elementos necesarios para la grandeza de Francia, el Poder Naval era uno de ellos, y como el segundo y tercero tenían que conseguirse, en parte por él, puede decirse que el Poder Naval era uno de los grandes recursos de que tenía que valerse Francia para sostener su grandeza *exterior*. Contra Inglaterra en la mar y contra Austria en tierra, tenía que dirigir todos sus esfuerzos.

Si consideramos la situación de Francia en 1660 bajo el punto de vista de la mayor o menor facilidad con que contaba para poder emprender el camino marcado por Richelieu, veremos, que la paz interior estaba prácticamente asegurada, el poder de la nobleza abatido por completo, se había llegado al final de las discordias religiosas, el tolerante edicto de Nantes estaba todavía en vigor y los protestantes que aún quedaban descontentos habían tenido que someterse a la fuerza. Todo el poder estaba concentrado, por completo, en el Trono. A pesar de esto y la paz de que gozaba el país, la situación general era poco satisfactoria; no existía en realidad Marina, el comercio, tanto interior como exterior, distaba mucho de ser próspero, la hacienda estaba empobrecida y se disponía de reducido Ejército.

España, ante quien temblaban las naciones, aún no hacía un siglo, se hallaba entonces en un estado de postración completa y apenas si tenía fuerzas, habiéndose extendido la debilidad central a todos los ramos de su administración. En extensión territorial era grande todavía, pues conservaba los países bajos españoles, Nápoles, Sicilia y Cerdeña; Gibraltar no había caído aún en manos de los ingleses y conservaba todavía sus vastas posesiones de América, a excepción de Jamaica, conquistada ya por Inglaterra pocos años antes. El estado de su poder naval lo hemos descrito en otro lugar. Muchos años antes había convenido Richelieu una alianza temporal con España, en virtud de la cual había de poner esta a su disposición cuarenta buques; pero estaban, en su mayoría, tan mal armados y tan mal mandados, que se vió obligado a despedirlos. La marina española estaba entonces en un estado de postración completa, y su importancia no podía pasar desapercibida a la penetrante vista del Cardenal. Puede juzgarse del estado de degeneración en que había caído esta marina, tan soberbia en otro tiempo, por un encuentro que tuvo lugar entre las Escuadras española y holandesa el año 1639.

«La Marina —dice el relato citado— tuvo uno de esos encuentros que, por su repetición durante esta guerra, fueron causa de que cayese España de su alta categoría de dueña de los mares en ambos hemisferios, a una situación despreciable entre las potencias marítimas. Estaba el Rey preparando una poderosa flota para llevar la guerra a las costas de Suecia, y para su alistamiento había mandado un refuerzo de hombres y municiones que debían partir del puerto de Dunquerque. Para cumplimentar esto, salió una flota, que no bien dió la vela, fué atacada por Von Tromp, el cual logró capturar algunos de su barcos, obligando a los demás a volverse otra vez a puerto. Poco después capturó Von Tromp tres buques ingleses (neutrales) que llevaban mil setenta soldados españoles desde Cádiz a Dunquerque, hizo prisioneros los soldados y dejó marchar libremente los buques.

Después de esto destacó Tromp diecisiete de sus barcos para bloquear a Dunquerque y se dirigió con los doce restantes al encuentro de la flota enemiga que no tardó en avistar cuando entraba por el Canal de la Mancha en número de sesenta y siete velas, y con dos mil soldados a su bordo. Habiéndosele incorporado Witt, que traía cuatro buques más, atacó Tromp resueltamente, con su pequeña fuerza al enemigo. El combate duró hasta las cuatro de la tarde, a cuya hora se refugió el Almirante español en Las Dunas. Tromp decidió atacarle si salía, pero a pesar de tener Oquendo una poderosa Escuadra en la que abundaban los barcos de sesenta a cien cañones, soportó ser bloqueado por el enemigo. El Almirante inglés dijo a Tromp que tenía orden de ponerse al lado de los españoles si se rompían las hostilidades, ante cuya declaración pidió Tromp instrucciones a su Gobierno y la acción de los ingleses sólo sirvió para que Holanda desplegase su inmenso poder naval. Tromp fue reforzado rápidamente, logrando reunir hasta noventa y seis velas y doce brulotes, ordenándosele que atacara. En consecuencia, dejando una Escuadra para observar a los ingleses y atacarlos si trataban de ayudar a los españoles, comenzó el combate contra estos bajo una espesa niebla que embarazaba mucho sus movimientos, al amparo de la cual picaron los españoles sus cables para tratar de escapar. Muchos de sus buques vararon en la costa por acercarse demasiado a ella y la mayor parte de los que quedaron, fueron echados a pique al intentar retirarse; o bien, fueron

capturados o lanzados sobre la costa francesa. No se registra en la Historia victoria más decisiva.» (1).

Cuando una Marina se somete a seguir esta línea de conducta, necesita haber perdido por completo todo su espíritu, pero la Marina no hacía más que participar de la decadencia general del país, que ha sido causa de que, desde entonces acá, España no haya hecho más que perder influencia y pesos en la política europea.

«En medio de los esplendores de su Corte y a pesar de su lenguaje dice Guizot —el Gobierno español se sentía débil y trataba de ocultar su importancia por medio de una inmovilidad. Felipe IV y su Ministro, cansados de hacer esfuerzos que solo servían para perder territorios, no se preocupaban más que de asegurar la paz, procurando eludir todas las cuestiones en las que fuera preciso hacer esfuerzos, que ellos se sentían incapaces de poder verificar. Dividida y enervada la Casa de Austria, había perdido más poder que ambición y a menos de verse completamente obligados a lo contrario, la política de los sucesores de Carlos V no era más que una pomposa inercia.» (2)

Tal era la España de entonces. Los dominios españoles conocidos con el nombre de Países Bajos Católicos (nuestra moderna Bélgica) iban a convertirse en origen de continuas desavenencias entre Francia y la República Holandesa, que era su aliada natural. Esta nación, conocida con el nombre de Provincias Unidas, estaba entonces en el apogeo de su grandeza y poderío; el cual, descansaba por completo —según hemos dicho en otro lugar— en su prosperidad marítima, debida totalmente al carácter y aficiones de su pueblo, que le impulsaba a buscar en el mar la manera de llenar sus necesidades. Un moderno escritor francés, describe de la manera siguiente el estado comercial de esta nación (al subir Luis XIV al trono) que cual ninguna otra de los tiempos modernos, excepción hecha de Inglaterra, ha demostrado la riqueza y poderío que puede alcanzar un país intrínsecamente débil y sin recursos, cuando sabe utilizar el mar:

«Holanda había llegado a ser la Fenicia moderna. Dueñas del Escalda las Provincias Unidas, cerraron la comunicación con la mar y heredaron el poderío comercial de esta rica ciudad, que fue comparada por un Embajador veneciano del siglo quin-

(1) DAVIES: **Historia de Holanda.**
(2) **République d' Angleterre.**

ce con la propia Venecia. En las principales ciudades de aquellas se recibían los obreros de los Países Bajos que huían de la tiranía de conciencia establecida allí por los españoles. Las industrias de paños, telas, etc., que empleaban a seiscientas mil personas, abrían nuevas fuentes de ingresos a un pueblo que al principio comerciaba tan solo con el queso y el pescado. Solamente con las pesquerías habían adquirido grandes riquezas; la pesca del arenque sostenía casi una quinta parte de los habitantes de Holanda y producía unas trescientas mil toneladas de pescado salado, que importaba más de ocho millones de francos anuales.

El poderío maritimo-militar de la República se había desarrollado rápidamente; solo la Marina mercante de Holanda se elevaba a 10.000 velas, tripuladas por 168.000 marineros, y sostenían a 260.000 habitantes. Se había apoderado de la mayor parte del tráfico europeo y además de este verificaba el transporte de mercancías entre América y España, desde la paz con esta nación; hacía igual servicio a los puertos franceses y sostenía un tráfico de importación de treinta y seis millones de francos. Los países del Norte, tales como Brandenburgo, Dinamarca, Suecia, Moscovia y Polonia, que podían comunicar con las Provincias Unidas por medio del Báltico, eran para ellas mercado inagotable tanto para la compra como para la venta. Allí iban a vender sus productos, a cambio de los cuales se llevaban los del Norte, consistentes en trigo, maderas de construcción, cobre, cáñamo y pieles. El valor total de las mercancías transportadas anualmente por los buques holandeses en todos los mares, pasaba de cien millones de francos; en una palabra, los holandeses eran los conductores de todas las mercancías que se llevaban por mar.» [1].

Desarrollo tan considerable de su comercio marítimo, solo pudo alcanzarlo la República por medio de sus colonias, pues tenía el monopolio de todos los productos de Oriente, y anualmente importaba en especias y demás productos de Asia, mercancías por valor de dieciseis millones de francos. La poderosa Compañía Holandesa de las Indias Orientales, fundada en 1602, había constituído un imperio en Asia con las posesiones tomadas a los portugueses. Dueña en 1650 del Cabo de Buena Esperanza, que aseguraba un punto de parada a sus buques, reinó también soberana en Ceilán y en las costas de

(1) LEFEVRE-PONTALIS: **Jean de Witt.**

Malabar y Coromandel; estableció en Batavia el centro de su Gobierno y desde allí extendió su tráfico a China y el Japón.

Mientras tanto, la Compañía de las Indias Occidentales. —que creció con más rapidez, si bien tuvo menos duración— había tripulado ochocientos buques, de guerra y mercantes, empleándolos en arrebatar a los portugueses el resto de los dominios que poseían en las costas de Guinea y del Brasil.

Las Provincias Unidas eran entonces el depósito general de todos los productos europeos. Tenían colonias desparramadas por todos los mares de Oriente; en la India, Malaca, Java, las Molucas y diversas partes del extenso archipiélago situado al Norte de Australia. Eran también suyas una porción de posesiones que había en la costa occidental de Africa, y aún estaba en su poder la colonia de Nueva Amsterdam. En el sur de América, la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales tuvo la posesión de un trozo de costa de cerca de trescientas leguas de largo, que se extendía desde Bahía, en el Brasil, hacia el Norte; pero recientemente había escapado de su manos gran parte de dicho territorio.

A su riqueza y sus escuadras, debía la república la consideración y el poder de que gozaba. El mar que batía sus costas como constante enemigo, había sido subyugado, convirtiéndose en servidor útil; la tierra, en cambio, iba a demostrar que era origen de la ruina. Había sostenido Holanda una lucha larga y sangrienta contra un enemigo más cruel que el mar —el Reino de España,— pero su resultado favorable fue la señal del próximo fin de la República Holandesa, a pesar de que fuera lógico esperar que habría de ser causa de paz y tranquilidad. Mientras fue incostrantable el poder de España, o por lo menos suficientemente grande para inspirar el terror que durante tanto tiempo impuso, el interés de Francia e Inglaterra conspiraba de cosuno a que las provincias unidas fueran independientes y fuertes, pues ambas naciones citadas sufrían las amenazas e intrigas de España; mas cuando cayó esta nación y sus repetidas humillaciones mostraron que su debilidad era real y no aparente, sus actos dejaron de inspirar ya el miedo y terror de antes, cediendo su puesto a otros motivos causantes de la acción. Inglaterra codiciaba el comercio marítimo y la supremacía naval de Holanda, mientras que Francia deseaba los Países Bajos que aún dominaba España. Tenía Holanda, por consiguiente, tantas razones para oponerse a la última como a la primera.

Apenas empezaron los ataques combinados de las dos naciones rivales, se hizo patente la debilidad intrínseca de las Provincias Uni-

das. Abiertas a un ataque terrestre, con poca población, con un gobierno poco a propósito para poder aprovechar por completo el poderío de la nación y, sobre todo, absolutamente incapaz de sostener una preparación adecuada para la guerra, la caída de esta república iba a ser aún más sorprendente y rápida que su elevación. Sin embargo, en 1660 no había todavía síntoma alguno por el que pudiera deducirse la decadencia que iba a sobrevenir. La República figuraba por esa fecha en primera línea entre las grandes naciones europeas, pue, si bien es cierto que en la lucha que tuvo en 1654 contra Inglaterra, había demostrado su extraordinaria falta de preparación para la guerra, tanto más notable en una marina que había humillado por tan largo tiempo el orgullo de España sobre los mares, en cambio, en 1657, puso fin, de un modo eficaz, a los ultrajes que Francia infería a su comercio, y un año después « por su intervención en el Báltico entre Dinamarca y Suecia, impidió que esta última nación adquiriese en el Norte un predominio que hubiera sido muy perjudicial para Holanda, por lo que la obligó a dejar libre la entrada de aquel mar, del que continuó siendo dueña, pues, no había ninguna otra Marina que fuera capaz de poderle disputar a ella su dominio. La superioridad de su Marina, el valor de su tropas y la habilidad y firmeza de su diplomacia, hacían que el prestigio de su Gobierno estuviese a gran altura, y a pesar de la humillación sufrida en su última guerra contra los igleses, supo volver a colocarse entre las grandes naciones de su tiempo. Por esta época fue restaurado Carlos II en el trono de Inglaterra ».

Hemos descrito ya en otra ocasión los rasgos característicos de su gobierno, así es que nos limitaremos ahora a recordarlos. El país estaba formado por una Confederación de provincias poco ligadas entre sí, regidas por lo que pudiera llamarse, algo impropiamente, una aristocracia comercial, que participaba de la timidez propia de esta clase de gentes, para la guerra, debida a lo mucho que arriesga en ella. El efecto que producían sobre la Marina militar las rivalidades de las provincias y la existencia de este espíritu comercial, era desastroso. No se sostenía la Armada debidamente en tiempo de paz; existían necesariamente las rivalidades en una flota que más bien era una coalición marítima que una Marina militar homogénea, y había muy poco espíritu militar, verdadero, entre los Oficiales.

No ha existido nunca pueblo más heroico que el holandés; los anales de su combates marítimos muestran ejemplos tales de valor y de constancia que, ciertamente, no han sido superados ni quizás igualados por nadie; pero también se ven otros casos de abandono y mal

comportamiento, que demuestran una carencia completa de espíritu militar, debida, sin duda, a falta de amor propio y a escasez de práctica o educación profesional. Esta educación profesional apenas existía entonces en ninguna marina de aquella época, pero estaba reemplazada ventajosamente, en los países monárquicos, por el espíritu que tenían las familias que más particularmente se dedicaban a la milicia. Debe tenerse en cuenta que, además de ser débil el gobierno por las causas ya citadas, lo era aún más, por falta de unión que existía en el pueblo, el cual estaba dividido en dos grandes partidos que se odiaban mucho entre sí. El primero era el de los comerciantes (burgomaestres), que estaba entonces en el poder, y tendía a favorecer la continuación de la República confederada, tal como la hemos descrito; y el segundo, deseaba un gobierno monárquico regido por un Príncipe de la Casa de Orange. Los republicanos eran partidarios de una alianza con la nación francesa y del sostenimiento de una poderosa marina con preferencia al ejército, mientras que el partido de Orange se inclinaba más hacia Inglaterra, con cuya familia real tenía estrecho parentesco el Principe de Orange, y deseaba mejor que marina la posesión de un numeroso ejército. Bajo estas condiciones de gobierno, y a causa de su pequeño número de habitantes, las Provincias Unidas de 1660, a pesar de su riqueza y actividad exterior, podría compararse con un hombre débil cuya vida ficticia se mantiene a fuerza de drogas y remedios. Esta vida artificial no podía sostenerse así, durante mucho tiempo, pero fue, sin embargo, maravilloso ver cómo este pequeño Estado, con mucho menor número de habitantes que Inglaterra y Francia, pudo sostener el ataque aislado de cada una de ellas, y después, durante dos años, el combinado de las mismas, no solo sin ser destruido, sino sin perder siquiera su categoría entre las naciones europeas; debiéndose principalmente este asombroso resultado a su Poder Naval, aunque también influyera en ello, parcialmente, la habilidad de uno o dos de sus hombres.

La situación de Inglaterra y los motivos que tenía para intervenir en la lucha que en breve iba a tener lugar, diferían de los de Francia y Holanda, pues, aunque estaba regida por un gobierno monárquico y el Rey tenía un poder considerable, no podía éste dirigir la política nacional según su voluntad, sino que necesitaba contar con el carácter y deseos de su pueblo, lo cual no sucedía a Luis XIV. Cuanto ganaba Luis XIV para Francia, lo ganaba para sí, siendo la gloria de Francia la suya propia. En cambio, Carlos II buscaba primero el provecho propio y en segundo lugar el de Inglaterra; pero con el recuerdo del pasado ante su vista, estaba decidido a toda costa

a no seguir la suerte de su padre ni volver otra vez al destierro. Por esta causa, cedía a los deseos de su nación en cuanto veía que era peligroso oponerse a ellos.

Carlos II odiaba a Holanda por ser republicana y porque esta forma de gobierno era contraria a su parientes de la Casa de Orange; pero aún la odiaba más porque en la época de su destierro, la República le había expulsado de su territorio, por haber sido una de las condiciones que Cromwell impuso para la paz. En cambio, se encontraba Carlos atraído hacia Francia, por las simpatías que le inspiraba su gobierno absoluto, y quizás también por sus tendencias católicas, pero sobre todo por el dinero que le daba Luis XIV, el cual le libraba, en parte de estar sujeto al Parlamento. El pueblo inglés participaba también del odio que sentía Carlos II por Holanda, aunque fueran otros los motivos que a ello le impulsaran. Como era de raza idéntica al holandés y estaba en parecidas condiciones de situación, existía una gran rivalidad entre ambos por el dominio del mar y del comercio, y como los holandeses prevalecían, eran odiados mortalmente por los ingleses. La Compañía Holandesa de las Indias Orientales dió un motivo de queja por su modo de obrar, pues « pretendió establecer el monopolio del comercio con Oriente, obligando a los Príncipes de aquellos países lejanos a no tener comercio alguno con las Naciones extranjeras, las cuales se veían expulsadas, de esta manera, no solo de las colonias holandesas, sino de todo territorio de Indias ». Seguros los ingleses de su mayor fuerza, deseaban dirigir a su gusto la política holandesa y en la época de la República inglesa hasta trataron de imponer la unión de las dos naciones.

En un principio, sin embargo, la rivalidad y el odio que existían entre los dos pueblos, favorecieron los deseos del Rey, con tanto mayor motivo cuanto que Francia no fue verdaderamente formidable en el continente hasta algunos años después, mas tan pronto como empezó Luis XIV a desarrollar su agresiva política, se apercibió el pueblo inglés, tanto los nobles como los plebeyos, de que el verdadero peligro estaba allí, de igual manera que un siglo antes había estado en España. La posesión de los Países Bajos españoles por Francia, representaba el predominio de ésta en Europa y hubiera sido un golpe funesto contra el Poder Naval de ingleses y holandeses, pues no podía suponerse que Luis XIV permitiera, en ese caso, que permaneciesen cerrados el Escalda y el puerto de Amberes, como lo estaban entonces gracias al tratado que los holandeses habían arrancado a la debilidad de España. La reapertura de las comunicaciones de esta gran ciudad con el mar, hubiera sido tan perjudicial a los inte-

reses comerciales de Amsterdam como a los de Londres. Con el renacimiento de la antipatía hereditaria hacia Francia, empezaron a ejercer su influencia los lazos de parentesco, y volvió a recordarse la alianza que habían tenido contra la tiranía de España, y la analogía de su creencias religiosas, que era motivo aún más poderoso, para que llegaran a unirse. Además de esto, los grandes y constantes esfuerzos de Colbert por crear en Francia comercio y marina, excitaron los celos de las dos potencias marítimas, y a pesar de sus rivalidades, se volvieron instintivamente contra este intruso que se metía en su dominios. Siendo, pues, Carlos II impotente para resistir la presión de su pueblo que, por todas estas causas, se sentía impulsado hacia Holanda, tuvieron que cesar las guerras entre esta nación y la Gran Bretaña, aliándose ambos países estrechamente a la muerte del monarca inglés.

Aunque el comercio de Inglaterra era menor que el de Holanda, su marina militar era, en 1660, superior a la de esta última, sobre todo en organización y eficiencia. El ferreo Gobierno de Cromwell —que tan religioso entusiasmo producía y se fundaba en el poder militar— había impreso sus huellas en el ejército y armada. En las guerras sostenidas contra Holanda bajo el reinado de Carlos II, aparecen los nombres de varios Jefes superiores que se veían en los tiempos del Protector, entre los cuales figura Monk, en lugar preeminente. Esta superioridad en organización y disciplina fue desapareciendo gradualmente bajo la influencia corruptora del favoritismo cortesano ejercido por un gobierno corrompido, con lo que Holanda pudo resistir con ventaja, en 1672, a las marinas combinadas de Francia e Inglaterra, a pesar de haber sido derrotada en 1665, solo por esta última nación.

Respecto al material que poseía cada una de las tres marinas, se sabe que los buques franceses tenían mayor desplazamiento que los ingleses, en relación con la artillería y pertrechos que llevaban, por lo cual estaban sus baterías a mayor altura sobre la flotación cuando iban completamente cargados. Sus cascos tenían también mejores formas. Estas ventajas las obtuvo Francia por el cuidado e inteligencia que desplegó al reconstruir su marina, sacándola del estado de postración en que se encontraba, lo cual podría servirnos hoy de lección en el presente estado de la nuestra, que es muy análogo a aquél. Los holandeses construían sus buques con los fondos aplanados para tener poco calado, a causa del carácter de sus costas, lo cual les permitía refugiarse entre los bajos de las mismas en caso de

necesidad, pero eran, en cambio, peores para la mar y de menor tonelaje, por regla general, que los de las otras naciones.

Hemos trazado a grandes rasgos la situación general, poder relativo y tendencias que regían la política de cada una de las cuatro grandes potencias marítimas de aquella época: España, Francia, Inglaterra y Holanda. Bajo el punto de vista perseguido en esta obra, estas serán la naciones que ocuparán lugar preferente en la misma y de ellas habremos de hablar con más frecuencia; pero como las otras ejercieron también una influencia poderosa en el curso de los sucesos y el fin que perseguimos no es simplemente escribir una Historia Marítima, sino una evalución del efecto del Poder Naval y comercial sobre el curso de la Historia General, preciso será exponer brevemente la situación del resto de Europa, pues, América no había empezado todavía a desempeñar papel importante en las páginas de la historia ni en la política de los gobiernos.

Alemania estaba entonces dividida en muchos Estados pequeños, siendo el Imperio de Austria el único que contaba con extenso territorio. La política de los Estados más pequeños era variable, por lo cual traba Francia de atraer hacia sí el mayor número posible, con objeto de combinarse con ellos y oponerse a Austria, que era su enemiga tradicional. Además de tener Austria a Francia, constantemente en frente, estaba siempre en peligro inminente a causa de los continuados ataques de Turquía, que aunque en decadencia, conservaba todavía bastante fuerza. La política francesa se inclinó durante mucho tiempo a mantener amistosas relaciones con Turquía, no solo para contrarrestar el poder de Austria, sino para aumentar su comercio con Levante, siendo Colbert uno de los mayores partidarios, que de esto hubo, por su afán de aumentar el Poder Naval de Francia. Conviene tener en cuenta que Grecia y Egipto constituían entonces parte integrante del Imperio turco.

La Prusia actual no existía en esta época, si bien el Elector de Brandeburgo estaba ya preparando las bases del futuro Reino; Brandeburgo era uno de los pequeños estados alemanes, relativamente poderosos, pero incapaz de sostener por sí independencia completa, aunque evitaba cuidadosamente caer bajo la dependencia de nación determinada. El Reino de Polonia existía aún, siendo uno de los factores más importantes y perturbadores de la política europea, a causa de la debilidad y poca fijesa de sus gobiernos, lo que era motivo de continua ansiedad entre las demás naciones, temerosas todas de que cualquier suceso imprevisto provocase un cambio en su política que tendiera a favorecer al enemigo. Francia había seguido por tradición

una política amistosa con Polonia, procurando siempre que fuera próspera y fuerte. Rusia no había hecho todavía su aparición como gran potencia, aunque estaba ya en camino de llegar a serlo y entrar en el campo de acción de las naciones europeas, mezclando sus intereses con los de las mismas. Esta y otras de las naciones que tenían costas en el Báltico trataban de obtener la supremacía de este mar —en el que tan considerables intereses tenían las demás potencias, sobre todo las marítimas,— a causa de sacarse de sus costas la mayor parte de los elementos de todas clases, necesarios para las construcciones navales. Suecia y Dinamarca eran constantemente enemigas una de otra, y en las luchas internacionales se las encontraba siempre en bandos opuestos. Desde mucho tiempo antes y en las primeras guerras de Luis XIV, figuró Suecia, casi siempre, al lado de Francia, por ser esta su tendencia.

Dado el estado general de Europa, Luis XIV iba a ser el resorte encargado de poner en movimiento todos estos engranajes. La debilidad de las naciones fronterizas a la suya, los grandes recursos de Francia, que solo esperaban su desenvolvimiento, la unidad de dirección originada por el poder absoluto del Rey, su gran talento práctico e incansable laboriosidad, ayudado durante la primera mitad de su reinado por un conjunto de Ministros de gran capacidad, hicieron que todas las naciones europeas estuviesen más o menos sujetas a la política francesa, aceptando su guía o por lo menos su influencia.

El fin que se proponía Luis XIV era lograr la grandeza de Francia, para lo cual podía seguir dos caminos diferentes: la tierra y el mar. No quiere decir esto que fuera uno incompatible con el otro, pero teniendo entonces Francia un poderío tan incontrastable, le era imposible avanzar igualmente por ambos. Luis XIV eligió el primero. Se había casado con la hija mayor de Felipe IV, a la razón Rey de España, y aunque había renunciado en el contrato matrimonial a todo derecho a la herencia paterna, no era difícil encontrar razones para dejar de cumplirlo. Al fin consiguió hallar motivos para poder prescindir de algunas cláusulas de aquel contrato, relativas a los Países Bajos y al Franco-Condado, empezando a negociar, con grandísimo interés, su anulación total con la Corte de España, pues, el heredero masculino al trono de esta nación era de constitución tan raquítica que parecía evidente terminaría en él la serie de Reyes de la Casa de Austria que había tenido España. El deseo de colocar en el trono de esta nación a un Principe francés — bien fuera él mismo (con lo que se reunirían en su persona las dos coronas) u otro miembro cualquiera de su familia, pues, su objeto era lograr que la

Casa de Borbón gobernase en los dos países separados por los Pirineos— fue el falso camino que condujo a Luis XIV, durante el final de su reinado, al error de ir destruyendo el Poder Naval de Francia y empobreciendo a su pueblo. No comprendió que era necesario contar con toda Europa. Sus proyectos sobre el trono de España tuvieron que aplazarse hasta que quedara aquél vacante, pero esto no impidió que estuviera dispuesto a extender su frontera del Este a costa de las posesiones españolas.

Con objeto de llevar esto a cabo con mayor facilidad, separó de España a todos sus aliados posibles, valiéndose para ello de hábiles intrigas diplomáticas, cuyo estudios nos proporcionaría notables lecciones de estrategia en el campo de la política, pero cometió dos grandes errores que perjudicaron al Poder Naval de Francia. Portugal había estado unido a España hasta veinte años antes, y aún no había renunciado esta nación a la esperanza de unirlo otra vez a su corona; pero Luis XIV se opuso a ello temiendo que España fuera así demasiado poderosa para conseguir con facilidad sus deseos, y entre otros medios empleados por él, hizo que Carlos II de Inglaterra se casara con la Infanta de Portugal, por cuyo motivo cedió esta nación a aquélla, Bombay en la India y Tánger en el Estrecho de Gibraltar, que se reputaba como un excelente puerto. Vemos, pues, aquí a un Rey francés, que por su afán de hacer conquistas terrestres, introduce a Inglaterra en el Mediterráneo y fomenta la alianza de esta última con Portugal. El segundo error es tanto más curioso, cuanto que Luis XIV había ya previsto el fin de la casa reinante de España y parecía natural que hubiese tratado de favorecer la unión de las dos naciones peninsulares en vez de buscar su separación. El resultado fué que Portugal se convirtió en una dependencia avanzada de Inglaterra, por donde pudo esta desembarcar rápidamente sus tropas en la Península en la época de Napoleón. A decir verdad, Portugal, independiente de España, era demasiado débil para oponerse a Inglaterra, quien con su domino del mar, contaba con acceso libre y expedito para dirigirse sobre su territorio. Luis XIV continuó apoyando a Portugal contra España y aseguró su independencia. Intervino también con los holandeses y les obligó a devolver el Brasil que habían quitado a los portugueses.

Luis XIV obtuvo, además, de Carlos II la cesión de Dunquerque en el Canal de la Mancha, conquistado y conservado por Cromwell. Esta cesión, hecha a cambio de dinero, era inexcusable bajo el punto de vista marítimo, pues Dunquerque le servía a los ingleses de puente para pasar a Francia, mientras que después se convirtió en asilo

para los corsarios de esta y en manantial de constantes perjuicios para el comercio inglés del Canal y del Mar del Norte. Cuando disminuyó el Poder Naval francés, consiguieron los ingleses, por medio de tratados sucesivos, que fuesen desmanteladas las fortalezas de Dunquerque, puerto que había sido el centro de operaciones del célebre Juan Bart y de otros notables corsarios franceses.

Mientras tanto, el más grande y sabio de los Ministros de Luis XIV, Colbert, establecía diligentemente un sistema de administración bajo el cual se aumentaba y afirmaba sólidamente la riqueza del país, produciendo mayor efecto sobre su prosperidad y grandeza que las empresas más aparatosas del Rey. No corresponde a nuestro objeto enumerar los detalles concernientes al desenvolvimiento de sus recursos interiores en el Reino y solo mencionaremos que, gracias a sus cuidados, aumentó notablemente la producción agrícola e industrial. Bajo su dirección, empezó pronto una hábil política agresiva contra la marina mercante y comercio de Inglaterra y Holanda, cuyos efectos se sintieron inmediatamente. Se constituyeron grandes Compañías comerciales que llevaron las empresas francesas hacia el Báltico, Levante y las Indias Orientales y Occidentales; se dictaron leyes de Aduanas favorables al fomento de las industrias francesas y se concedió que las mercancías pudiesen almacenarse, mediante vales, en los puertos importantes, con cuya medida se esperaba convertir a Francia en el depósito general de Europa, en vez de serlo Holanda, para lo cual era muy a propósito su situación geográfica; se impusieron fuertes gravámenes a los barcos extranjeros concediéndose en cambio, premios a los contruídos en el país y se dictaron cuidadosas medidas para conseguir que el comercio colonial se sostuviera exclusivamente con buques franceses, con objeto de estimular el fomento de la marina mercante. Inglaterra tomó inmediatamente iguales medidas y los holandeses, que sufrían mayores perjuicios, por ser mayor la importancia de su transportes y menores sus recursos internos, se contentaron por algún tiempo con presentar quejas, pero al cabo de tres años empezaron a tomar represalias. Confiado Colbert en la gran superioridad de producción que tenía Francia y en que, probablemente, aumentaría después, no temió seguir con firmeza la invasora política comercial que hemos descrito, la cual, al crear una gran Marina mercante, proporcionaría las bases más firmes para la Marina militar, que ya crecería rápidamente con las medidas del Gobierno. La prosperidad aumentó en seguida y al cabo de doce años estaba floreciente y rico el país que se había visto en el mayor desbarajuste al hacerse cargo Colbert de su Hacienda y su marina.

« Bajo su dirección —dice un historiador francés— prosperó Francia con la paz tanto como había prosperado con la guerra... La guerra de tarifas y subvenciones, condicida hábilmente des-él, tendió a reducir a sus justos límites, el extraordinario desarrollo del Poder Naval y comercial, que Holanda había logrado a costa de las otras naciones, y a detener a Inglaterra, que ansiaba arrancar esta supremacía a Holanda para emplearla de un modo mucho más peligroso para Europa. El interés de Francia parecía ser el sostenimiento de la paz en Europa y América, pero una voz misteriosa, que era voz del pasado y del porvenir, la impulsaba a desplegar sus energías guerreras en otras costas. » (1)

Esta inspiración la expresó muy bien Leibnitz, uno de los grandes genios que han existido en el mundo, cuando dijo Luis XIV que sí dirigía sus armas contra Egipto conseguiría una victoria sobre Holanda —al lograr el dominio del Mediterráneo y el comercio de Levante— mayor que la que obtuviera con la mejor campaña terrestre, y que a la par que aseguraba la paz, tan necesaria a su Reino, crearía un Poder Naval tan considerable, que le aseguraría la preponderancia en Europa. La memoria de Leibnitz impulsaba, pues, a Luis XIV, a que en vez de perseguir la gloria en las campañas de tierra, buscase la grandeza duradera de Francia por medio de la creación de un gran Poder Naval, cuyos elementos poseía, gracias al genio de Colbert. Un siglo más tarde, un hombre mucho más grande de lo que fué Luis XIV, trató de elevarse a sí mismo y a la Francia, por consiguiente, siguiendo la senda marcada por Leibnitz; pero Napoleón no tenía una Marina proporcionada a la empresa, como la tuvo Luis XIV. Cuando lleguemos en nuestra historia a la fecha en que lo propuso, describiremos con más detalles el proyecto de Leibnitz, que lo presentó en el momento en que, tanto Francia como su Marina, estaban en el estado más floreciente de eficiencia y esplendor, cuando Luis XIV permanecía, por decirlo así, en el punto de confluencia de los dos caminos que se podían seguir, habiendo elegido el que determinaba que Francia no tuviese el dominio del mar. Esta determinación, que causó la muerte de Colbert y arruinó la prosperidad de Francia, produjo funestos resultados en las generaciones posteriores a medida que la Marina inglesa fue aumentando y haciéndose dueña del mar en guerras sucesivas, asegurando de esta manera el bien-

(1) MARTIN: **Historia de Francia.**

estar de su país en medio de luchas inacababIes, en las que se agotaban los recursos exteriores del comercio de Francia y se empobrecía esta, por consiguiente. La equivocada política empezada por Luis XIV expulsó también a Francia, en tiempo de su sucesor, de la India, de donde tantos beneficios hubiera podido sacar.

Aunque las dos naciones marítimas, Inglaterra y Holanda, vigilasen con desconfianza a Francia, tenían entre sí mayores motivos de odio, que aumentaban cada día y que estimulados por Carlos II condujeron a la guerra. El verdadero motivo era la rivalidad comercial, y el conflicto sobrevino inmediatamente por haber ocurrido encuentros entre las compañías comerciales. Las hostilidades empezaron en la costa Occidental de Africa; y en 1664, después de haber sometido una escuadra inglesa a varias posesiones, que los holandeses tenían allí, se dirigió hacia Nueva Amsterdam (hoy Nueva York) y se apoderó de ella. Todo esto tuvo lugar antes de aclararse formalmente la guerra, que fue en Febrero de 1665. Esta guerra era, sin duda, eminentemente popular en Inglaterra, manifestandose bien el instinto del pueblo inglés con la frase siguiente, atribuída a Monk: «¿Qué importa que sea un motivo u otro? Lo que necesitamos, más que nada, es el comercio que tienen ahora los holandeses». Es indudable que a despecho de las pretensiones de las Compañías comerciales, hubiera evitado con gusto la guerra el Gobierno de las Provincias Unidas; pues el hombre tan notable que estaba a la cabeza de aquel, veía claramente la posición tan comprometida en que estaba su país, entre Francia e Inglaterra. A pesar de ello, reclamó el auxilio de la primera en virtud del tratado defensivo de 1662 y Luis XIV atendió la petición, aunque de mala gana; pero como la marina francesa tenía todavía poca importancia, no le prestó casi, apoyo alguno eficaz.

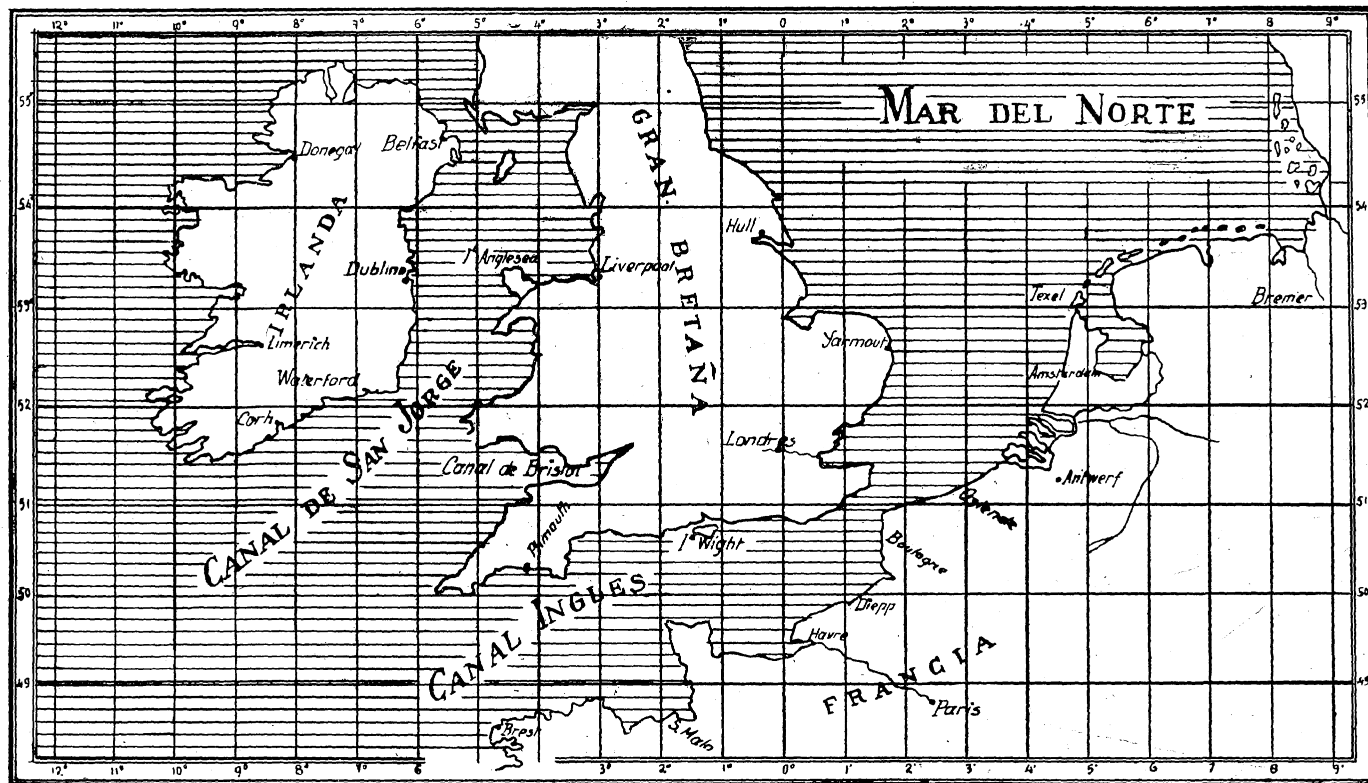
Como esta guerra tuvo lugar entre dos Naciones esencialmente marítimas, participa, naturalmente, de las características propias a tal clase de guerras. En el curso de la misma hubo tres grandes combates navales: el primero frente a Lowestoft, en la costa de Norfolk, el 13 de Junio de 1665; el segundo, conocido con el nombre de Combate de los Cuatro Días, en el Canal de la Mancha, al cual llaman los escritores franceses con más frecuencia combate del *Pas de Calais,* que duró desde el 11 al 14 de junio de 1666; y el tercero frente a North Foreland, el 4 de agosto del mismo año. En el primero y último quedaron los ingleses completamente victoriosos, pero en el segundo ganaron los holandeses la ventaja. Describiremos con extensión este último, tan solo por ser el único del que hay relación que permita describirlo,

tácticamente, de un modo preciso. En estos encuentros suele haber circunstancias más dignas de interés y más aplicables a nuestros días que el conocimiento detallado de tal o cual maniobra táctica hoy anticuada.

En el primer combate que hubo frente a Lolestoft, parece que el Almirante holandés Opdam, — que no era marino, sino Oficial de Caballería— tenía órdenes terminantes para pelear, sin que a pesar de esto se le hubiera dado las facultades que suele tener un General en Jefe para aceptar o no el combate, según las circunstancias de lugar y tiempo con que contar pueda. Este afán de coartar las facultades del General en Jefe, tanto en las campañas terrestres como en las marítimas, es una de las tentaciones más usuales de los gobiernos, y, en general, suele producir efectos desastrosos. El Almirante más notable de Luis XIV, Tourville, se vió obligado, por este concepto a arriesgar, contra su voluntad, la marina entera de Francia; y un siglo después, una considerable escuadra francesa se escapaba de la del Almirante inglés Keith, a causa de la obediencia de éste a las órdenes de su superior inmediato, que estaba enfermo en puerto.

En el combate de Lowestoft, la vanguardia holandesa fue vencida, y poco después murió uno de los Almirantes subordinados del centro que iba mandado por el propio Opdam, lo cual produjo tal pánico en la dotación del buque en que iba aquél, que insubordinándose la marinería, se apoderó del buque y lo sacó fuera del combate. Este movimiento fue seguido por doce o trece buques más, dejando un gran hueco en la línea holandesa. El suceso demuestra lo que ya habíamos dicho en otro lugar respecto a la poca disciplina que existía en la marina holandesa y el poco espíritu militar de los Oficiales, no obstante las excelentes cualidades guerreras de la nación y a pesar de que, con toda seguridad, había mejores marinos en la escuadra holandesa que entre los Capitanes ingleses. La constancia y heroísmo naturales en los holandeses, no compensaban por completo la falta de orgullo profesional y del honor militar que tanto se procura estimular en las instituciones militares bien constituídas. El sentimiento popular de los Estados Unidos es muy parecido al descrito y no hay paso intermedio entre el valor personal de cada soldado y la eficiencia total de su ejército o marina.

Viendo Opdam perdido el combate, parece que se abandonó a la desesperación. Trató de abordar a la capitana inglesa que iba mandada por el Duque de York, hermano del Rey, pero no pudo conseguirlo, y en la lucha desesperada que siguió después voló su barco. Poco más tarde, tres buques holandeses, según unas versiones, y


MAR DEL NORTE
GRAN BRETAÑA
IRLANDA
CANAL DE SAN JORGE
CANAL INGLES
FRANCIA
Donegal
Belfast
Dublin
Limerich
Waterford
Cork
I. Anglesea
Liverpool
Hull
Yarmouth
Londres
Canal de Bristol
Plimouth
I. Wight
Texel
Amsterdam
Antwerf
Bremer
Boulogne
Diepp
Havre
Paris
Brest
S. Malo

cuatro, según otras, se precipitaron torpemente unos sobre otros, siendo quemado este grupo por un brulote; tres o cuatro más corrieron, aisladamente, igual suerte, poco después. La flota holandesa se retiró ahora en completo desorden al amparo de la escuadra de Von Tromp, hijo del famoso Almirante que en los tiempos de la República navegaba por el Canal de la Mancha con una escoba en el tope de su buque.

Aquí vemos a los brulotes desempeñar un papel verdaderamente notable, mayor todavía que en la guerra de 1653; aunque en ambos períodos, constituían una parte de las escuadras. Existe a primera vista un parecido evidente entre el papel del brulote y el asignado actualmente, en una guerra moderna, al crucero-torpedero. Lo terrible del ataque de ambos, el tamaño relativamente pequeño del buque que lo ejecuta y la necesidad de un gran valor por parte del asaltante, son los principales puntos de semejanza. Las diferencias más esenciales son: la relativa facilidad con que se manejan los barcos modernos, con lo que se compensan, casi en la misma proporción, las ventajas de un acorazado de esta época, sobre los navíos antiguos; lo repentino del efecto causado por el torpedo, cuyo ataque da resultado o fracasa instantáneamente, mientras que el brulote necesitaba determinado tiempo para producir su efecto, que, como el del torpedo, causaba la destrucción completa del enemigo, en vez de desmantelarlo o rendirlo, como se hacía con los otros medios ofensivos. El estudio del modo de ser de los brulotes, de las circunstancias bajo las cuales producían su máximo efecto y de las causas que motivaron su desaparición, ayudará quizás a resolver el problema de si el crucero-torpedero es o no un tipo de buque destinado a formar parte de las escuadras del porvenir.

Un Oficial francés, que ha hecho un estudio de los archivos de la marina de su país, afirma que la primera vez que aparecen los brulotes incorporados a un escuadra como elemento ofensivo, es en 1636.

> « Ya fuesen construídos con este objeto o con otro, y modificados después para ese fin, recibían una dotación especial. Se concedía el mando a Oficiales que no eran nobles, con la graduación de Capitán de brulote, y cinco Oficiales subordinados con veinticinco marineros componían el resto de la dotación. El papel de los brulotes, a los cuales se les distinguían fácilmente por los ganchos que llevaban en las vergas, fue disminuyendo de importancia en los primeros años del siglo dieciocho y desapareció, por completo, de las escuadras, *cuya velocidad retardaba y cuyas evoluciones complicaba con su presencia.* A medida que fue aumentando el tamaño de los buques, fue siendo cada vez

más difícil combinar su acción con la de los brulotes, teniendo, por último, que renunciar a la idea de mezclarlos con los otros buques de la Escuadra, en cada una de las divisiones, a fin de formar grupos que estuviesen provistos de todos los medios de ataque y defensa disponibles. La formación de combate en orden cerrado, que colocaba a los brulotes en una línea distante, media legua de la de los demás buques, por el lado opuesto del enemigo, hacía aún más difícil lograr que los brulotes realizaran su cometido. El plano oficial del combate naval de Málaga (1704), sacado inmediatamente después de él, señala a los brulotes en la posición indicada, como dice Paul Hoste. Por último, el uso de las granadas por medio de las cuales se podía incendiar los buques con mayor seguridad y rapidez, que empezaron a usarse en la época que describimos —aunque no se generalizaron hasta mucho después— dió el golpe final al brulote (1).

Quienes están familiarizados con las teorías y discusiones de nuestra época sobre las armas modernas y la táctica de Escuadra, hallarán en estos suscintos datos acerca de un arma tan anticuada, algunas ideas que no lo son tanto. El brulote desapareció de las Escuadras « cuya velocidad retardaba ». Con mal tiempo, siempre la tendrán relativamente pequeña los buques de escaso tonelaje. Con alguna marejada, sabemos hoy que la velocidad de los torpederos disminuye desde veinte hasta quince millas y aún más; por lo que, bajo esas circunstancias, los cruceros de diecisiete a diecinueve millas podrán escaparse de los torpederos que los persigan o bien sostenerse a distancia conveniente para destruirlos con el fuego de su artillería y ametralladoras. Esta clase de embarcaciones son buques de alta mar y « se cree que puedan aguantarse en ella con toda clase de tiempos; pero la vida en un torpedero de treinta y tres metros, aun con mar llena, dista mucho de ser agradable. El calor, el ruido y la rápidas vibraciones de la máquina alcanzan proporciones muy molestas, se hace muy mal la comida, y aunque no fuera así, pocos son los que de ordinario están en estado de poder apreciarlo. Con estas condiciones es casi imposible conseguir el descanso necesario, máxime si se agrega a todo, los rápidos balanceos del buque». Se construyeron torpederos mayores, pero la pérdida de la velocidad con mal tiempo subsistirá, a menos que se aumente de tal modo el tonelaje, que se conviertan en buques mayores, con lo cual se les podría dotar de otros elementos ofensivos. Los cruceros-torpederos *pequeños*, lo

---

(1) GOUGEARD: **Marine de Guerre.**

mismo que los brulotes, entorpecerán la marcha y complicarán las evoluciones de las Escuadras que los lleven (1). La desaparición del brulote se precipitó también con la introducción de la bala roja o proyectil incendiario. No es probable que en los combates verificados en alta mar entren a tomar parte los cruceros-torpederos actuales y probablemente se sustituirán estos por una clase de buques de mayor tamaño. El brulote continuó usándose contra las Escuadras fondeadas durante la guerra de Secesión americana, del mismo modo que el torpedero podrá utilizarse siempre que el ataque se verifique a corta distancia del puerto.

En el relato citado antes, encontramos también otra circunstancia digna de estudio, que envuelve una idea muy discutida en la actualidad; nos referimos a la práctica de dividir el total de la Escuadra en grupos, idea que había prevalecido ya antiguamente, pues en el relato citado se dice: « teniendo, por último, que renunciar a la idea de mezclarlos con los otros buques de la Escuadra en cada una de las Divisiones, a fin de formar *grupos* que estuviesen provistos de todos los medios de ataque y defensa disponibles ». La distribución de los buques de una escuadra en grupos de dos, tres o cuatro, destinados a obrar, en cierto modo, como unidades independientes, está muy en auge, actualmente, en Inglaterra y no tanto en Francia, donde encuentra fuerte oposición. No pretendemos resolver la cuestión en un sentido ni en otro, pues existen poderosas razones, favorables a cada uno de los sistemas y solo la experiencia demostrará, con el tiempo, cuál de los dos es mejor. Debe, sin embargo, tenerse en cuenta que en una escuadra organizada, hay dos clases de mandos que son tan naturales como necesarios y de los que es absolutamente imposible prescindir, a saber: el mando entero de la escuadra como unidad completa y el de cada uno de los barcos aisladamente, que constituyen también, de por sí, unidades parciales. Cuando una Escuadra llega a ser demasiado numerosa para que pueda dirigirla un solo hombre, es necesario, entonces, subdividirla, y en el curso del combate, actúa prácticamente, como si fueran dos escuadras que tuvieran igual objetivo, según dijo Nelson en su memorable orden de Trafalgar: « el segundo Jefe tendrá la dirección absoluta de su división *después* de haberse enterado de mis instrucciones» (nótese bien el expresivo significado de la palabra «después» que tan claramente indica las

(1) Después de escrito lo anterior, se ha comprobado esto en las maniobras hechas por la Escuadra inglesa en el otoño de 1888; no era necesaria, en verdad, esta prueba para sentar tal afirmación, que es, más bien, un principio evidente por sí mismo.

facultades del General en Jefe y las de su segundo) « efectuará el ataque sobre el enemigo, lo perseguirá hasta que consiga destruirlo o capturar sus buques».

El tamaño y coste de cada uno de los acorazados actuales hace poco probable que en lo sucesivo sean las Escuadras tan numerosas como para hacer necesaria una subdivisión en ellas, pero esto no afecta a la cuestión de la división en grupos. Considerando solamente el principio teórico, sin tener en cuenta lo poco hábil de estos grupos, tácticamente considerados, el problema se reduce a lo siguiente: ¿se debe introducir entre el mando supremo del Almirante y el de los Comandantes un tercer elemento artificioso que estorbará las decisiones del primero, limitando a la vez las facultades de los segundos? Puede aducirse otro argumento a favor de la organización de la escuadra en unidades formadas por los propios buques y no por grupos de los mismos, y es la complicación que sobrevendría al añadir a los deberes que cada Comandante de buque tiene respecto a la escuadra, los que le correspondieran hacia su grupo particular, sobre todo si no se podía ver las señales, lo que más de una vez ha sido causa de que se dieran preferencia indebida a los últimos sobre los primeros. La formación de grupos tuvo, antiguamente, sus días de prueba y desapareció ante la prueba de la experiencia; decir si habrá de renacer para subsistir o no, es cuestión que el tiempo lo dirá. Por de pronto puede decirse, para concluir, que en las navegaciones, lo mismo que en las marchas de los Ejércitos, no deja de tener ventajas una formación de grupos que en cierto modo sean independientes entre sí y no tengan que conservar sus posiciones respectivas con exactitud matemática, para lo que sería necesario sostener de día y de noche una atención extraordinaria por parte de los Comandantes y Oficiales de guardia de los buques. La conservación de estas formaciones durante un viaje, resultaría penosísima e imposible de cumplir, a menos de no haber adquirido la Escuadra una gran precisión táctica anterior.

Pero volvamos a la cuestión de los brulotes y torpederos. Muchas veces suele decirse que, los últimos, tendrán ocasión de realizar su cometido, a favor de la confusión originada después de haberse cruzado un par de veces ambas Escuadras combatientes, y que con el humo y desorden que resultara entonces, se le facilitará el modo de verificarlo, afirmación que hasta parece verosímil por tener el torpedero mucha mayor facilidad de movimientos que el brulote. Sin embargo, la *"mélee"* o confusión general originada entre dos escuadras, no era la ocasión en que los brulotes se encontraban en condiciones

más propicias para lograr su objetivo. En apoyo de esto citaremos aquí las palabras de otro Oficial francés, cuyos estudios sobre las antiguas guerras anglo-holandesas, es notablemente claro y sugestivo. Dice lo siguiente:

> «Lejos de impedir la realización de los ataques directos del brulote, que habían sido inútiles o poco menos, en los desordenados combates de la guerra de 1652, más bien contribuyó a facilitarlos la mayor regularidad y unión con que se verificaron, más tarde, los movimientos de las Escuadras. Los brulotes desempeñaron importantísimo papel en los combates de Lowestoft, de los Cuatro Días y de North Foreland. Gracias al buen orden conservado por los navíos, se pudo proteger mucho mejor a los brulotes con el fuego de la artillería, que se dirigía entonces con mucha mayor eficacia que en los tiempos antiguos hacia el fin que se deseaba.» (1).

En medio de la confusión de la *"mélée"* de 1652, el brulote «obraba —según dicen— solo, buscando al acaso un enemigo a quien aferrarse, corriendo el riesgo de una equivocación, sin protección contra el fuego de la artillería enemiga y casi con la certeza de ser echado a pique por ella o quemado inútilmente. Todo esto varió en 1665; la presa se distinguía entonces perfectamente, por lo cual podía seguírsela con facilidad, pues, ocupaba determinado sitio en la línea enemiga y no variaba su posición en ella tanto como en los combates antiguos. Por otra parte, los buques de la escuadra propia, no perdían de vista a los brulotes, los acompañaban todo lo posible, protegiéndolos por medio de su artillería y los separaban antes de que ardieran, en cuanto comprendían que el ataque era infructuoso. Evidentemente, bajo estas condiciones, su acción, siempre incierta (como no podía ser menos) adquiría, sin embargo, muchas probabilidades de éxito».

Ahora bien; ¿necesitaremos decir, como complemento de estos instructivos comentarios, que el desorden producido en la línea enemiga (sin llegar a tenerlo en la propia), es la ocasión más propicia que puede presentarse para realizar un ataque decisivo? El autor continúa después describiendo la desaparición del brulote, y dice:

> « En esta época se vió alcanzar la máxima importancia al brulote. Esta importancia se la vió después disminuir y hasta acabar, desapareciendo los buques de este género, en los combates verificados *en alta mar*, a medida que fue perfeccionán-

(1) CHABAUD-ARNAULT: Revue Mar. et Col. 1885.

dose la artillería naval, aumentando su precisión, alcance y rapidez (2); y cuando los barcos se construyeron con mejores formas, mayores cualidades volutivas y velamen mayor y más equilibrado; con todo lo cual se consiguió que pudieran burlar, casi por completo, los ataques de los brulotes, gracias a su mayor velocidad y más fácil manejo. Por último, todo esto se verificó cuando los movimientos de las Escuadras se regulaban por principios tácticos, tan hábiles como tímidos, los cuales predominaron un siglo después, durante todo el curso de la guerra de Independencia de los Estados Unidos, en donde las escuadras no se arriesgaban a perder la regularidad de su línea de combate, abordando al enemigo, sino que dejaban por completo al cañón decidir la suerte del combate.»

El escritor ha tenido en cuenta, al hacer este estudio, el rasgo predominante, que no solo facilitó la acción de los brulotes, sino que dió un interés particular a esta guerra de 1665 en la historia de la táctica naval. En ella se adopta por primera vez, de un modo definitivo, la línea en orden cerrado, como formación de combate para las Escuadras. Es evidente que cuando las Escuadras eran numerosas, ascendiendo a ochenta o cien buques, como sucedía a menudo, no se podía conservar, con exactitud, la formación; y ni la línea era perfecta ni la distancia de barco a barco tampoco, pero trataban de conservarla en lo posible aunque no lo consigueran. Se atribuye generalmente al Duque de York, que después fue Jacobo II, la idea de esta clase de formaciones, pero para los Oficiales de marina de nuestros días es poco importante el conocimiento de la persona que pudiera proponer la reforma, al lado de la importancia que tiene el hecho de que transcurriera tan largo tiempo, entre la aparición del buque de vela de gran tamaño, con su batería en el costado, y la adopción sistemática de la formación, más favorable, para la utilización total del poder militar de una escuadra, a fin de que los buques pudieran apoyarse, así, mutuamente unos a otros. A nosotros, que tenemos hoy en nuestro poder todos los datos del problema y su solución, nos parece el resultado cosa muy natural y casi evidente. Pero ¿por qué tardaron tanto los hombres de talento de aquella época en dar con ella? La razón era indudablemente —y aquí empieza la enseñanza para los Oficiales de nuestros días— la misma

(2) El reciente desarrollo de los cañones de tiro rápido y ametralladoras, el aumento de su calibre y penetración reproduce el mismo paso en el ciclo del progreso.

que es causa de que exista en la actualidad tanta incertidumbre acerca de la formación más conveniente para combate, o sea que las necesidades de la guerra no habían obligado a los hombres a resolverlo hasta que los holandeses tuvieron que medirse en el mar con sus iguales los ingleses. La serie de ideas que dió lugar a la adopción de la línea de combate es lógica y clara. Citaremos aquí las palabras que sobre este particular escribe el autor que antes nombramos, tan conocido entre la gente de mar, y que son notables por la claridad y precisión, completamente francesas, que emplea:

«Con el aumento en la potencia y en las cualidades militares y marineras de los buques de guerra, vinieron iguales progresos en el arte de utilizarlos.... A medida que se fueron haciendo más hábiles las evoluciones navales, fué aumentando su importancia. Para estas evoluciones precisaba tener un punto de partida y llegada; y como una Escuadra de buques de guerra debe estar siempre lista para luchar con el enemigo, es lógico deducir que el punto de partida para las evoluciones navales debe ser la formación de combate. Ahora bien; desde la desaparición de las galeras, se colocó casi toda la artillería a banda y banda de los buques de guerra; por donde se deduce que el costado tendría que estar siempre, necesariamente vuelto al enemigo. Además, precisa que nunca pueda quedar éste tapado por un barco amigo; y para llenar todas estas condiciones, solo existe una formación que las satisfaga cumplidamente, y es la línea de fila (1). Por esta causa se impuso como orden único de combate y fue, por lo tanto, la base de la táctica naval. Con objeto de que no pueda romperse o quebrantarse esta formación por algún punto más débil que los demás, en toda la larga línea de cañones que la constituye, hubo necesidad de colocar en ella, solamente, a los barcos que, aunque no tuviesen igual potencia, tuvieran, al menos, fuertes baterías en sus costados. Desde el momento en que se adoptó como formación definitiva de combate la línea de fila, se estableció también una clasificación de los buques, diferenciando a los de línea o destinados a formar parte de ella (de los menores, que se destinaban a otros fines)».

Si a estas consideraciones añadimos las que fueron causa de la adopción de la línea de combate en orden cerrado, tendremos el problema completamente resuelto. La serie de razonamientos que dió

(1) Se dice que una Escuadra está en línea de fila cuando los buques van uno detrás de otro, formando sus palos una solo línea.—(N. de los T.).

margen a ello, era igualmente clara hace doscientos cincuenta años, como ahora. ¿Por qué, pues, se tardó tanto hasta hallar la solución? Es indudable que en parte fue debido a que la tradición de los tiempos anteriores —que era la de los combates con las galeras— había desviado y confundido la inteligencia de los hombres; pero principalmente fue por que éstos son demasiado indolentes para estudiar los verdaderos principios que sirven de fundamento al modo de ser de su época y conducen al desarrollo de la verdadera teoría, deducida por aquellos. Como ejemplo raro de perspicacia y de conocimiento del cambio ocurrido en la situación cuyos resultados futuros tambien supo predecir, citaremos las palabras escritas por el Almirante francés Lobrousse el año 1840; dice así: « Gracias a las máquinas de vapor, podrán moverse los buques en todas direcciones, con velocidad tal, que los efectos de la colisión podrán e indudablemente deberán sustituir, como ya antes lo hicieron, a los causados por las armas arrojadizas, lo cual destruirá los cálculos del más hábil maniobrista. El espolón tenderá a aumentar la velocidad, sin perjudicar las condiciones marineras de los buques. Tan pronto como haya una nación que adopte esta terrible arma, tendrán que adoptarla todas la demás, sopena de encontrarse en evidente inferioridad, y de esta manera los combates se convertirán en luchas de espolón ». Este modo de razonar nos muestra un ejemplo, digno de ser tenido en cuenta, acerca del camino que debe seguirse para averiguar la formación de combate más conveniente en el porvenir; aunque esto no quiere decir que participemos de la adhesión incondicional que se muestra hoy por el espolón, como arma de combate decisiva, idea que está muy generalizada en la marina francesa. Un Almirante francés, al comentar el escrito de Labrousse, dice lo siguiente:

> « Apenas transcurrieron veintisiete años para que nuestros antepasados pasaran de la línea de frente (1), que era la más conveniente para las galeras, a la línea de fila, pues, en 1638 se construyó la Couronne y en 1665 se había adoptado ya el segundo orden de formación. Nosotros hemos necesitado veintinueve años para producir una revolución en sentido contrario, desde 1830 en que se introdujo el primer buque de vapor en nuestra marina, hasta 1859 en que se afirmó el principio del espolón como arma de combate, al ponerse la quilla del Solferino y del Magenta. !Tan cierto es que la verdad tarda siempre mucho

(1) Se dice que una escuadra está formada en línea de frente cuando los palos mayores de todos sus buques forman una línea perpendicular al rumbo que llevan.—(**N, de los T.**).

en conocerse!... Esta transformación no fue repentina, no solo porque el nuevo material requería tiempo para contruirse y armarse, sino más que por nada, aunque sea triste decirlo, porque las consecuencias derivadas del nuevo motor se escapaban a la mayor parte de las inteligencias». (1).

Vamos a describir ahora el célebre combate naval de los Cuatro Días, que tuvo lugar en el mes de junio de 1666, y que merece atención especial, no ya por el gran número de buques que tomaron parte en el, ni siquiera por el extraordinario tesón de los hombres que sostuvieron lucha tan sangrienta durante tanto tiempo, sino porque los Almirantes que mandaban cada una de las escuadras, Monk y De Ruyter, eran los mejores marinos de su época o dicho con más exactitud, los mejores Almirantes que tuvieron sus respectivos países en el siglo diecisiete. Quizás que Monk sea inferior a Blake en los anales de la marina inglesa; pero, en cambio, hay conformidad unánime en que De Ruyter fue la figura más saliente, no solo de Holanda, sino de todos los marinos de su época. El relato que vamos a hacer está tomado en su mayor parte de un número reciente de la «Revue Maritíme et Coloniale» (2) y se publicó como una carta, recientemente descubierta, que dirigía un caballero francés, embarcado como volutario en el buque de Ruyter, a un amigo suyo residente en Francia. La narración es clarísima y muy verosímil —cualidades que son muy pocos generales en las descripciones de combates tan antiguos— y la hace aún más probable la circunstancia de coincidir, en los detalles esenciales, con el relato que de él hace en sus memorias el Conde de Guiche, que servía también como voluntario en la Escuadra y fue recogido por De Ruyter al ser su barco destruido por un burlote (3). Un examen comparativo de las dos narraciones hace ver, por desgracia, la existencia de ciertas frases, iguales en ambas, lo que demuestra que no pueden considerarse como independientes una de otra. Sin embargo, hay algunas diferencias esenciales que permiten creer pudieran proceder de dos testigos diferentes que hubieran comparado y corregido sus versiones antes de enviarlas a sus amigos o escribirlas en sus Memorias.

La escuadra inglesa se componía de unos ochenta buques, y de unos cien la holandesa; pero esta desigualdad numérica estaba sobradamente compensada por el mayor tamaño de los buques ingleses. El Gobierno de Londres cometió entonces un gran error estratégico.

(1) GOUGEARD: **Marine de Guerre.**
(2) Vol. LXXXII, pág. 137.
(3) Memoires du Cte. de Guiche. A Londres, chez, P. Changuion. 1743, páginas 234-264.

Al saber el rey que una escuadra francesa estaba en camino para unirse a los holandeses, dividió la suya, enviando veinte buques, bajo el mando del Príncipe Rupert, al encuentro de los franceses al Oeste, mientras que los restantes se dirigían, a las órdenes de Monk, a combatir con los holandeses hacia el Este.

La situación en que estaba entonces la Escuadra inglesa, —amenazada por dos sitios diferentes— ofrece una de las tentaciones mayores que pueden presentarse a un general en jefe. El primer impulso es dividir las fuerzas propias, como hizo Carlos II; pero a menos de disponer de una superioridad abrumadora, es esto un gran error, pues de tal modo se exponen ambas Divisiones a ser batidas, por separado, como veremos sucedió en esta ocasión. El resultado de los dos primeros días de combate fue desastroso para la división inglesa más importante, mandada por Monk, quien se vió obligado a retirarse buscando el apoyo de Rupert, y sin la oportuna vuelta de este último, no hubiera podido librarse probablemente la escuadra inglesa de tener pérdidas muy serias o por lo menos había sido bloqueada en sus propios puertos. Ciento cuarenta años después, durante la notable partida de estrategia que se jugó en el Golfo de Vizcaya, antes de Trafalgar, el Almirante inglés Cornwallis, cometió, precisamente, el mismo error, dividiendo su escuadra en dos partes iguales, que permanecían demasiado separadas para que pudieran apoyarse mutuamente, lo cual fue calificado, entonces, por Napoleón, de notoria prueba de estupidez. Las enseñanzas son iguales en todas las edades.

Los holandeses navegaban hacia las costas inglesas con viento bonancible del E., pero antes de alcanzarlas se cambió en SO., cerrándose el tiempo y refrescando, por lo cual decidió De Ruyter fondear entre Dunquerque y Las Dunas [1] con objeto de no apartarse demasiado de su objeto. Al fondear la escuadra, quedó con la proa al SSO. y la vanguardia a la derecha, mientras que Tromp —que mandaba la retaguardia en el orden natural— quedó situado a la izquierda. Alguna causa debió existir para que esta ala izquierda quedara colocada más a barlovento que todos: el centro, mandado por De Ruyter, le seguía después y la derecha a sotavento de este (2). Esta

(1) Véase el mapa del Canal de la Mancha y Mar del Norte.

(2) Lámina I, 11 de junio de 1666. Fig. 1. V, vanguardia; C, centro; R retaguardia; en esta parte del combate, el orden de los holandeses estaba invertido, por lo cual la vanguardia efectiva era la antigua retaguardia. El gran número de barcos que figuró en los combates de estas guerras anglo-holandesas, hace imposible representarlos aisladamente, por la confusión que resultaría. Cada barco representa, pues, en estos planos, un grupo más o menos numeroso de los mismos.

era la situación de la escuadra al amanecer el día 11 de junio de 1666, fondeada con algún desorden, según se deduce del espíritu de las descripciones que se conservan del combate, aunque ninguna lo afirma de un modo explícito.

La Escuadra de Monk estaba, también, fondeada esta misma mañana; mas al saber que la flota holandesa se hallaba a sotavento, decidió atacarla inmediatamente, con la esperanza de que, teniendo la ventaja del viento, sería dueño de luchar hasta donde lo juzgara conveniente. Con arreglo a este plan, dirigió sus buques de manera que con el viento por estribor, pasaran cerca de la izquierda holandesa mandada por Tromp, dejando a la derecha y al centro fuera del tiro de cañón. Treinta y cinco de los buques de Monk iban bien unidos, pero la retaguardia iba perdiendo la cohesión y quedándose rezagada, accidente que sucede con frecuencia en las columnas demasiado numerosas. Con sus treinta y cinco buques gobernó en busca de Tromp, cuya división picó sus cables y dio la vela en igual dirección que los ingleses (V'), navegando paralelamente las dos escuadras, con rumbo a la costa francesa, a la par que peleaban. El viento hacía escorar tanto a los buques ingleses, que los imposibilitaba para usar baterías bajas (Fig. 2, V''). El centro y la retaguardia holandesa picaron también sus cables y siguieron el movimiento (Fig. 1 C'); pero como estaban muy sotaventeados no pudieron entrar en fuego hasta bastante después. En este intervalo se quemó un barco grande holandés, que se había separado de la línea y que sin duda era el buque en que iba el Conde de Guiche.

Cuando llegaron a estar cerca de Dunquerque viró la escuadra inglesa, probablemente toda a la vez, porque en su vuelta hacia el Norte se retrasó su vanguardia y fue muy combatida por el centro holandés mandado por De Ruyter en persona (Fig. 2, C''). Esto, que debía haberle sucedido a la retaguardia, demuestra que por haberse verificado simultáneamente el movimiento, se había invertido el orden de formación. Los buques combatientes se sotaventearon, como es consiguiente, y por esto pudo De Ruyter alcanzarlos. Dos capitanas inglesas quedaron desmanteladas y separadas de su escuadra; una de ellas la *Swiftsure*, se rindió después de morir el joven almirante que la mandaba, quien solo tenía veintisiete años de edad. «Merece admirarse extraordinariamente —dice un escritor contemporáneo— la resolución mostrada por el vicealmirante Berkeley, quien al verse separado de la línea y rodeado de enemigos, con una gran parte de su dotación muerta, desmantelado su barco y abordado por todas partes, aún continuó peleando, casi solo, mató a muchos por su propia mano,

dispuesto a no aceptar cuartel, y cuando una bala le atravesó la garganta, se retiró a la cámara del Comandante, en donde lo encontraron después cadáver, tendido sobre la mesa y cubierto casi con su propia sangre». Tan heroica como ésta, aunque con fin menos desgraciado, fue la conducta observada por el otro almirante inglés, quien entonces quedó separado de los demás buques de su escuadra. Citaremos los incidentes de la lucha que tuvo que sostener, pues aunque no proporcionan enseñanzas especiales, dan una idea clara de las escenas que ocurrían, en el calor de la pelea, en aquellos tiempos, y prestan también colorido a toda la relación.

> «Habiendo sido su barco desmantelado en muy poco tiempo, lo enganchó uno de los brulotes enemigos por la aleta de estribor, pero consiguió librarse de él gracias a un acto casi increíble, realizado por su segundo, quien, en medio de las llamas, consiguió desenganchar los garfios del brulote y se descolgó después sano y salvo en su barco. Deseando los holandeses destruir este desdichado buque, enviaron un segundo brulote, que consiguió aferrarse al costado de babor con mejor resultado que el primero, pues prendió fuego inmediatamente a las velas y causó tal pánico en la dotación, que se lanzaron al agua cerca de cincuenta hombres. Al ver esta confusión el almirante, Sir John Harman, se precipitó, espada en mano, entre los que quedaban, amenazando con pena de la vida al primero que intentase abandonar el buque o no ayudase a sofocar el incendio; la dotación continuó entonces sus esfuerzos, consiguiendo, al fin, dominar el fuego; pero como la arboladura se había quemado en gran parte, cayó una de las vergas altas y rompió una pierna a Sir John. En medio de tantos apuros, intentó aferrarse de nuevo a su barco un tercer brulote, pero fue echado a pique por el fuego de la artillería antes de que pudiese lograr su objeto. El vicealmirante holandés, Evertsen, se acercó en tonces y le dijo que se rindiera, ofreciéndole cuartel; pero Sir John replicó: "No, aún no ha llegado el momento de rendirse", y enviándole una andanada, mató al Comandante del buque holandés, después de lo cual se retiraron los demás enemigos» (1).

No es, pues, extraño, que en la relación que hemos citado en otro lugar, figuren entre las pérdidas dos capitanas inglesas, una de ellas incendiada por medio de un brulote. «El almirante inglés continuó navegando con el viento por babor —dice el escritor— y cuando

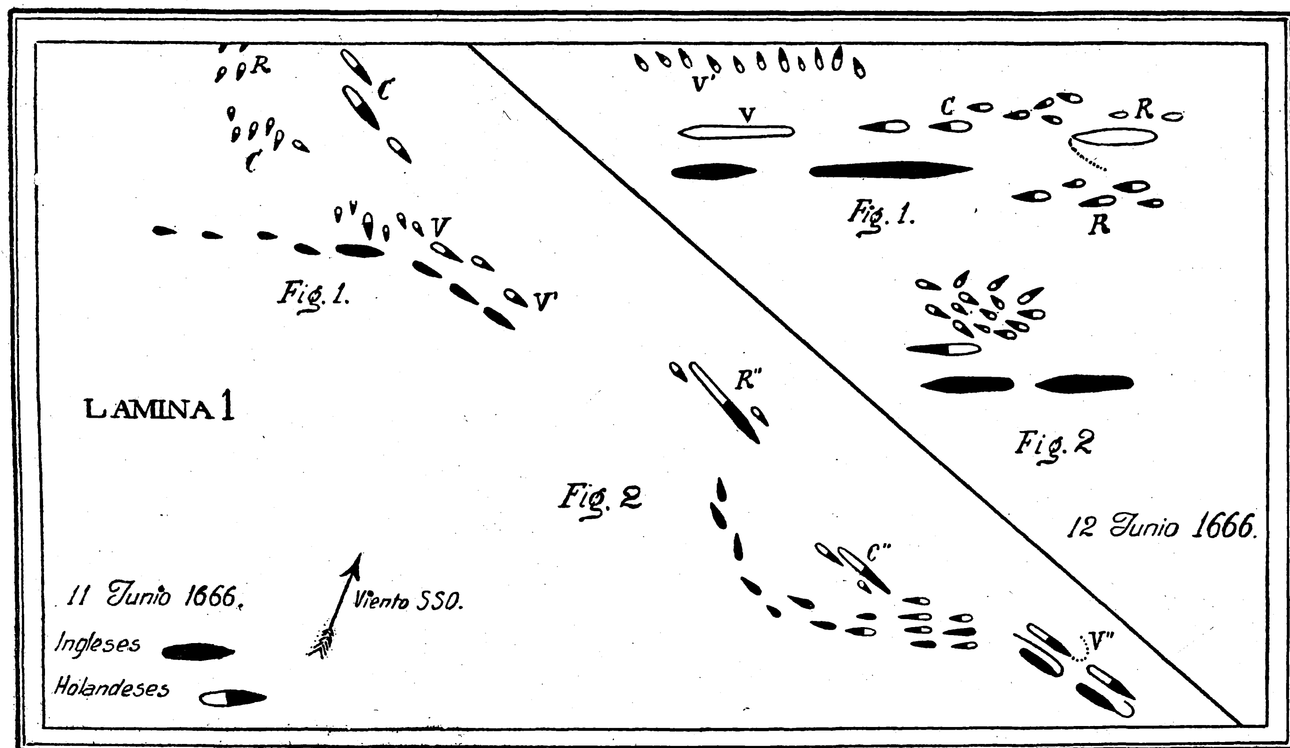
(1) CAMPBELL: **Lives of the admiralds.**

se hizo de noche pasó orgullosamente con sus buques por delante de las divisiones de Zelanda y Holanda del Norte (que formaban entonces la retaguardia holandesa, aunque eran la vanguardia natural) y que no habían podido alcanzar al enemigo, desde el medio día (Fig. 2, R"), a causa de hallarse muy sotaventeadas».

El mérito del ataque de Monk, el cual constituye un gran ejemplo de táctica, es evidente y tiene muchos puntos de semejanza con el de Nelson en Aboukir. Comprendiendo en seguida, la debilidad que resultaba para los holandeses, de la disposición en que tenían sus barcos, atacó a fuerzas muy superiores a las suyas, de tal manera, que solo pudieron entrar en acción una pequeña parte de aquéllas; y aunque los ingleses tuvieran, después, mayor número de bajas, adquirieron una gran fuerza moral sobre los adversarios, abatiendo su espíritu y descorazonándolos. El testigo continúa su relación del modo siguiente: «El combate siguió hasta las diez de la noche; amigos y enemigos estaban mezclados de tal manera, que no se sabía si los ataques eran de éstos o de aquéllos. Debemos hacer constar que el éxito de este día y las desdichas todas, de los ingleses, sobrevinieron por la separación excesiva que existía entre sus buques, lo que hacía su línea demasiado prolongada, sin lo cual nunca hubiéramos podido aislar parte de ella, como lo hicimos. El error de Monk fue no tratar de sostener sus buques más unidos», esto es, en línea compacta. La observación es exacta, aunque no lo sea tanto la crítica, pues la separación excesiva de los buques resulta casi imposible de evitar cuando se trata de líneas tan largas como eran las que se formaban con los barcos de vela y precisamente esta fue una de las circunstancias favorables que Monk aprovechó para presentar el combate.

Los ingleses se mantuvieron navegando hacia el O. u ONO., con el viento por babor, hasta el día siguiente que volvieron a la pelea. Los ingleses navegaban también hacia el O., en orden natural, hallándose algo a barlovento de sus enemigos, pero como éstos tenían buques superiores y mejor disciplinados, ganaron pronto la ventaja del viento. La escuadra inglesa estaba formada, aquel día, por cuarenta y cuatro buques, muchos de ellos mayores que los de la holandesa, que contaban con unos ochenta. Poco después de dirigirse la primera al encuentro de la segunda, tuvo lugar el cruce, pasando la inglesa por barlovento (1); pero al ver Tromp (quien mandaba la retaguardia) que la línea de combate de los holandeses era muy imperfecta y estaba formada por dos o tres líneas, en las cuales los buques de la una se tapaban con los de la otra, entorpeciéndose sus

(1) Lámina I, 12 de junio, fig. 1. V, C. R.


R
C
C
V
V'
Fig. 1.
LAMINA 1
R"
Fig. 2
C"
V"
11 Junio 1666.
Viento SSO.
Ingleses
Holandeses
V'
V
C
R
Fig. 1.
R
Fig. 2
12 Junio 1666.

fuegos, viró y se puso a barlovento de la vanguardia inglesa (R'), lo cual pudo hacer gracias a la gran longitud de la línea holandesa y a que los ingleses navegaban a un largo, paralelamente a ella. «En este momento volvieron la popa al enemigo dos almirantes de la vanguardia holandesa (V'). Ruyter, lleno de asombro al ver esta maniobra, trató de detenerlos, pero ante la imposibilidad de lograrlo, verificó igual movimiento con objeto de mantener unida toda la escuadra, haciéndolo con algún orden y cuidando de retener a su lado a los buques cercanos. Uno de los de la vanguardia se le unió, separándose de las órdenes de su inmediato superior, por no estar conforme con su conducta. Mientras tanto, Tromp estaba en el mayor peligro, pues se hallaba separado del resto de la escuadra, por toda la inglesa, a causa de su primera maniobra y de la deserción de la vanguardia; y hubieran sido destruídos sus buques, por el enemigo, a no ser por Ruyter, que al ver la urgencia del caso, se dirigió hacia él». De este modo, quedaron la vanguardia y el centro haciendo rumbo opuesto al que llevaban al empezar el combate. Esto evitó que los ingleses perseverasen en el ataque a Tromp, pues de llevarlo a cabo, les hubiera ganado Ruyter el barlovento, lo cual no les convenía de ninguna manera a causa de su inferioridad numérica. Tanto la acción de Tromp como la de los dos almirantes subalternos muestran, a pesar de la diferencia que existe entre ellas respecto al ardor belicoso, la gran falta de subordinación y espíritu militar que existía entre los oficiales holandeses. En cambio, entre los ingleses de ese tiempo, no hay la menor señal de semejante defecto.

El vivo sentimiento que causó en De Ruyter la conducta de sus subordinados, lo vemos manifestado cuando «Tromp fue a bordo de la capitana apenas terminó esta lucha parcial. Los marineros le vitorearon, pero Ruyter dijo: «no es esta hora de alegrías, sino más bien de lágrimas». Nuestra situación era, efectivamente, mala, sin conservar formación alguna, obrando cada división a su antojo, con los barcos todos amontonados unos sobre otros cual rebaño de carneros, y tan apiñados entre sí, que muy bien hubieran podido los ingleses rodearlos con sus cuarenta buques (12 de junio, Fig. 2). Estos conservaban, en cambio, un orden admirable, pero no sacaron toda la ventaja que hubieran podido lograr de su situación, no sé por qué». La razón era, sin duda, la misma que ha impedido muchas veces a los buques de vela aprovecharse de las ventajas obtenidas con anterioridad, a saber: inutilización momentánea causada por las averías sufridas en la arboladura y velamen, aumentada, en este caso especial, por la temeridad que implica arriesgar una acción decisiva con tal desproporción numérica.

Ruyter consiguió otra vez poner su escuadra en línea, a pesar de lo maltratada que estaba, y volvió de nuevo a cruzarse con la inglesa, pasando por sotavento, ocupando el buque de Ruyter el último lugar de su columna. Cuando pasó frente a la retaguardia inglesa, perdió el mastelero mayor y la verga de gavia, y aún volvieron a cruzarse, otra vez ambas escuadras; pero después de este último encuentro, los ingleses hicieron rumbo al NO., dirigiéndose hacia sus costas, perseguidos por los holandeses; el viento continuaba siendo del SO., pero flojo. Los ingleses continuaron toda la noche en retirada, perseguidos por sus enemigos; mas el buque de Ruyter fue quedándose rezagado hasta perder de vista a su escuadra, a consecuencia del estado lastimoso en que quedó después de estos encuentros.

El tercer día continuó Monk su retirada hacia el O. Quemó, según las versiones inglesas, tres barcos que se habían inutilizado, y envió por delante los más estropeados, quedándose él a retaguardia con los que estaban en condiciones de entrar en fuego, cuyo número no se conoce de un modo preciso, pero por las mismas versiones inglesas se ve que oscilaba entre veintiocho y dieciséis (Lámina II, 13 de junio). Uno de los buques mejores y de mayor tamaño de la escuadra inglesa, el *Royal Prince,* de noventa cañones, varó en Galloper Shoal y fue apresado por Tromp (Lámina II, a); pero Monk llevó a cabo su retirada con tanta firmeza y orden, que salvo este accidente, consiguió verificarla sin ser molestado por los holandeses, lo cual demuestra cuánto habían sufrido estos en la lucha. Hacia el anochecer se vio la escuadra de Rupert, consiguiendo unirse, por fin, todos los buques ingleses, a excepción de los inutilizados en la lucha.

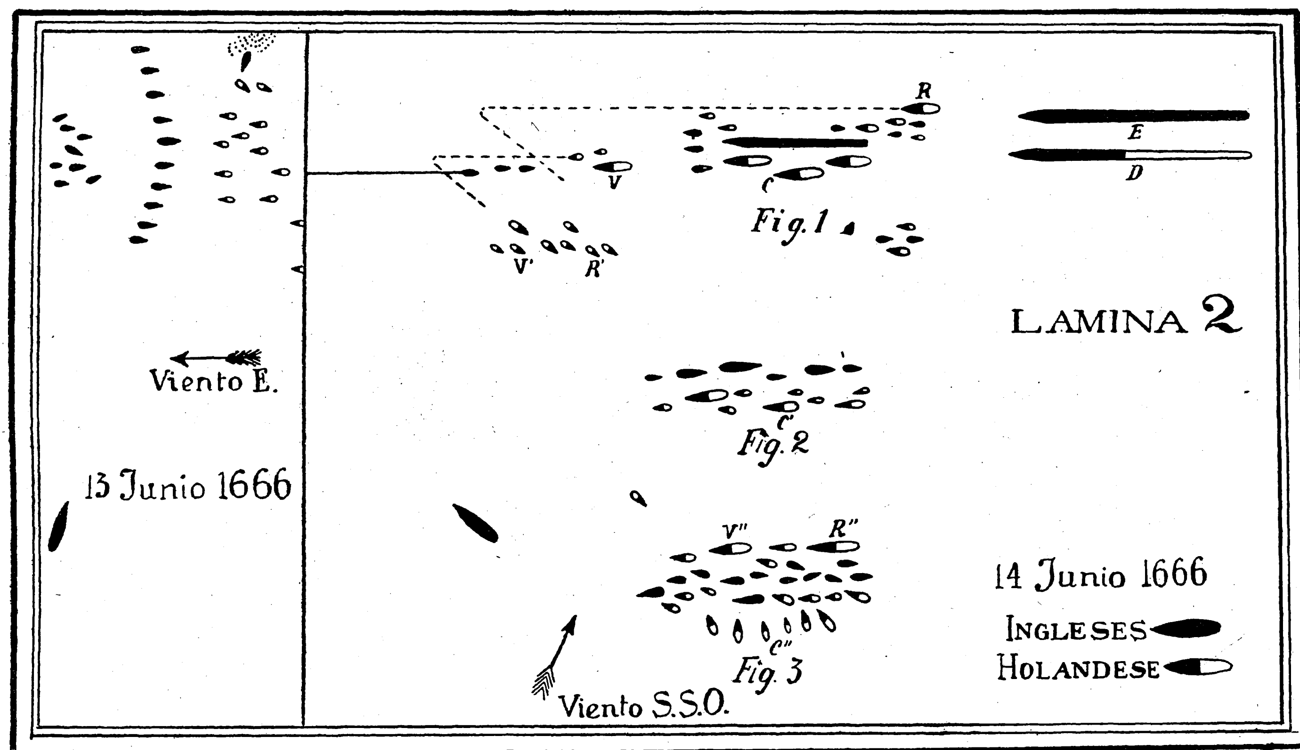
Al día siguiente empezó a soplar otra vez viento fresco del SO., con lo que los holandeses quedaron a barlovento. Sus enemigos, en vez de intentar tomar la vuelta contraria, para cruzarse con ellos, continuaron navegando con el viento por babor, confiados en la velocidad y mejor manejo de sus barcos, con lo que el combate se generalizó en toda la línea de ambas escuadras, que marchaban paralelamente una a otra, yendo la inglesa a sotavento [1]. Los brulotes holandeses se manejaron mal, y no pudieron, por tanto, causar daño alguno; en cambio, los ingleses, consiguieron quemar dos buques a sus enemigos. Las dos flotas continuaron cambiando andanadas durante dos horas, al cabo de las cuales consiguió pasar el núcleo principal

---

(1) Lámina II, 14 de junio, fig. 1, E. D.

de la inglesa a través de la línea enemiga (1). Desde este momento se perdió completamente la formación. «Entonces —dice el testigo ya citado— la vigilancia fue extraordinaria porque estábamos separados unos de otros y reinaba la mayor confusión, tanto entre nosotros como entre los ingleses. Por fortuna, el núcleo mayor de nuestra flota, que era el que rodeaba al almirante, quedó a barlovento de la agrupación mayor de la Escuadra inglesa, en la cual estaba también su almirante (Figs. 1 y 2, C y C') y esta fue la causa de nuestra victoria y de su ruina. Nuestro almirante disponía de treinta y cinco a cuarenta buques, entre su división y los incorporados de otras que habían quedado dispersas en medio de la confusión. Los demás buques holandeses estaban alejados del almirante. El jefe de la vanguardia, Van Ness, se había lanzado con catorce buques en persecución de tres o cuatro ingleses que, gracias a haber forzado de vela, había conseguido ponerse a barlovento de la vanguardia holandesa (Fig. 1, V). La retaguardia, al mando de Van Tromp, había quedado sotaventeada, por lo que tuvo que seguir detrás de Van Ness (por sotavento de Ruyter y del núcleo principal inglés, en la posición R de la Fig. 1) y tratar de unirse a su almirante, pasando a través del centro inglés. De Ruyter y el grupo mayor de los ingleses peleaban con encarnizamiento, sin dejar por esto de barloventear durante todo el tiempo cuanto les fue posible. Tromp forzó de vela, consiguiendo alcanzar a Van Ness y viró entonces, trayendo consigo a la vanguardia holandesa (V'R'); pero como los ingleses habían ganado también barlovento, en este intervalo, no pudo unirse a De Ruyter, quedando algo a sotavento de aquéllos (Fig. 3, V" R"). Al ver esto Ruyter, hizo señal a los buques que lo rodeaban para que arribaran, por lo que el núcleo holandés, más considerable, puso popa al viento, que entonces era muy duro (Fig. 3 C"). «Casi inmediatamente de dar la orden, nos vimos en medio de los buques ingleses, quienes al verse atacados por dos sitios diferentes, se desordenaron por completo, perdiendo la formación que llevaban, no solo por la violencia del encuentro, sino por el fuerte viento que soplaba entonces. Aquel fue el momento de la lucha más encarnizada (Fig. 3). Vimos al almirante en jefe inglés separado de su escuadra y seguido solo por un brulote, pero consiguió ganar barlovento con él y pasando a través de toda la división del Norte de Holanda, pudo colocarse de nuevo a la cabeza de quince o veinte barcos que se le incorporaron».

(1) Fig. 1, V, C, R. Este resultado se debió, probablemente, a las mejores condiciones marineras de los buques ingleses, aunque quizás fuese más exacto decir que los holandeses fueron perdiendo, poco a poco, barlovento, hasta que pasaron al otro lado de la línea inglesa.


R
E
D
V
C
Fig. 1
V'
R'
LAMINA 2
Viento E.
C'
Fig. 2
13 Junio 1666
V''
R''
14 Junio 1666
INGLESES
C''
HOLANDESE
Fig. 3
Viento S.S.O.

Así dió fin este gran combate naval, que es notable, por muchos conceptos, entre los que han tenido lugar en el mar. Como las diversas relaciones que hay del suceso, están todas en contradicción unas con otras, no se puede hacer más que apreciar los resultados. Una versión muy imparcial afirma que «las Provincias Unidas perdieron en este combate tres vicealmirantes, dos mil hombres y cuatro buques. De los ingleses murieron cinco mil, cayeron prisioneros tres mil y perdieron, además, diecisiete buques, de los cuales quedaron nueve en poder del enemigo» ([1]).

Es indudable que los ingleses llevaron la peor parte, y esto fue debido, principalmente, al error inicial que debilitó su escuadra, enviando considerable parte de la misma a realizar otro cometido. Muchas veces es necesario dividir las fuerzas pero en esta ocasión no había ninguna necesidad de ello. Suponiendo cierta la venida de los franceses, debieron los ingleses haber lanzado toda la escuadra contra los holandeses antes de que sus aliados hubieran podido incorporárseles. Esta enseñanza es tan aplicable a los tiempos actuales como a los antiguos. Otra enseñanza que puede deducirse, de utilidad hoy en día, es la necesidad que hay de que las instituciones militares que existan estén bien constituídas y posean buen espíritu, dignidad y disciplina. Así, pues, con ser como fue grande el desacierto cometido en un principio por los ingleses y el desastre que le siguió después, es indudable que las consecuencias hubieran sido mucho peores si no se hubieran llevado a cabo los planes de Monk, por sus subordinados, con tan buen espíritu y exactitud como los ejecutaron, o bien si hubiera tenido De Ruyter el mismo apoyo de parte de los suyos. En las maniobras llevadas a cabo por los ingleses, no vemos a sus subordinados volver las espaldas en el momento crítico, ni a un tercero que con mal entendido ardor vaya a ponerse en el peor sitio de la escuadra enemiga. La instrucción de los ingleses y la precisión de sus maniobras, se puso de manifiesto en el combate. El escritor francés De Guiche se expresa de la manera siguiente, al hablar del combate de los Cuatro Días, del que fue testigo presencial, según hemos dicho:

> «No puede haber nada tan correcto como el orden que conservaban los ingleses en la mar. No se podría trazar una línea más recta que la que formaban sus barcos, con lo que conseguían dirigir todo su fuego contra el que trataba de aproximárseles. Combatían de igual manera que lo hace la Caballería cuando va formada y trata de rechazar al enemigo, mientras que los holan-

(1) Lefebre-Pontalis: Jean de Witt.

deses peleaban en igual forma que cuando los escuadrones de Caballería pierden su puesto en la formación y cargan sobre el enemigo separadamente» (1).

El gobierno holandés, enemigo de gastar, de espíritu antimilitar y descuidado a causa de sus continuas y fáciles victorias sobre la decaída marina española, había dejado que la suya se convirtiese en un conjunto de buques mercantes armados, más bien que en marina organizada. Cuando estuvo todo peor, fue en tiempos de Cromwell, pero escarmentada con las duras enseñanzas de aquella guerra, corrigió Holanda muchas de sus deficiencias, gracias a las medidas tomadas por un hábil gobernante, si bien no hubiese llegado a lograr, todavía, la eficiencia completa del servicio.

> «Lo mismo en 1666 que en 1653 —dice un escritor francés— parecía que la fortuna de la guerra estaba del lado de Inglaterra. De los tres grandes combates que hubo dos fueron victorias completas, y el tercero, aunque adverso, sirvió mucho para aumentar la gloria de sus marinos. Esto fue debido a la inteligente audacia desplegada por Monk y Rupert, al talento de parte de los almirantes y comandantes de buques, y a la destreza de los marineros y soldados que llevaban a sus órdenes. La habilidad desplegada por el Gobierno de las Provincias Unidas, los grandes esfuerzos que llevó a cabo la indiscutible superioridad de Ruyter, en experiencia y genio, sobre cualquiera de los almirantes enemigos, no pudieron compensar la incapacidad o debilidad de parte de los oficiales holandeses y la inferioridad manifiesta de la gente que llevaban a sus órdenes» (2).

Inglaterra sentía aún, como antes hemos dicho, la huella impresa por la férrea mano de Cromwell, sobre las instituciones militares, por más que, como es natural, se fuese debilitando con la acción del tiempo. Antes de que estallase de nuevo la guerra con Holanda murió Monk, siendo sustituído, desventajosamente, por el caballero Rupert. La prodigalidad de la Corte fue causa de que se economizase en el equipo de la marina, de igual modo que en Holanda se había economizado en otro tiempo por la avaricia de los burgomaestres, y la corrupción de la Corte socavó los fundamentos de la disciplina, a la cual contribuyó, también, la indiferencia comercial. El efecto de todo esto se vio claramente, cuando volvieron a encontrarse otra vez, las Escuadras de los dos países, seis años después.

(1) Mémoires, págs. 249, 251, 266, 267.
(2) Chabaud-Arnault: Revue Mar. et Col. 1885.

Había entonces un rasgo característico a todas las Marinas militares de la época, que merece ser consignado y tenido en cuenta, al cual no siempre se le ha dado la importancia y valor que se merece. Nos referimos al mando de las escuadras y barcos aislados que con frecuencia se concedían a soldados o militares de tierra no acostumbrados a la vida de la mar y completamente ignorantes del modo de manejar sus barcos, cuya misión estaba encomendada a otra clase de oficiales. Fijándose atentamente en los hechos, se ve claramente que lo que se hacía con esto era establecer una línea divisoria entre la parte militar y la dirección del buque. Este, que fue el rasgo característico de la época, es principio que puede persistir sea cual sea la clase de motor que impulse al buque. Pero los inconvenientes y entorpecimientos originados por semejante sistema de organización, eran tan positivos entonces como ahora, siendo esta la causa por la que, gradualmente, la lógica de los hechos fue concentrando las dos funciones en manos de un solo cuerpo de oficiales, de donde resultó el oficial de marina moderno, en el sentido que hoy se da generalmente, a esta palabra (1). Sucedió, por desgracia, que mientras se llevaba a cabo esta evolución, se dió el predominio a la función menos importante, de modo que el oficial de marina se sentía más orgulloso por manejar con destreza el poder motor de su barco, que por sacar todo el partido posible de su poder militar. Los malos resultados que produjo esta falta de interés por la ciencia militar, llegaron a ser más palpables cuando hubo que manejar escuadras, porque para eso hacía falta mayores conocimientos militares, y haber hecho estudios previos, que también eran necesarios en los buques sueltos.

Estas ideas dieron lugar, especialmente en la marina inglesa, a que se tuviese mayor orgullo en ser hombre de mar que en ser militar. El oficial de marina inglés prefería parecerse a un capitán mercante, mejor que a un soldado.

En la marina francesa no fue tan general este resultado, debiéndose esto, probablemente, al espíritu más militar de su Gobierno, y en particular de la nobleza, a quien estaba reservada la categoría de oficial. No era posible que hombres que pertenecían a una clase esencialmente militar, en la que se consideraba la milicia como la carrera más honrosa para un caballero, pudiesen dar mayor

(1) La verdadera significación de este cambio no se ha comprendido bien, y esto ha sido causa de que se hayan sacado consecuencias erróneas para el porvenir. No se trataba de sustituir un sistema viejo por otro nuevo, sino dar a la parte militar la necesaria e inevitable intervención que debe tener sobre las demás funciones en una institución militar.

importancia a las velas y aparejos que a los cañones y a las evoluciones tácticas. Los oficiales ingleses tenían procedencia muy distinta. Encerraba más verdad de lo que él mismo creía, la célebre frase de Macaulay, cuando dijo que: «Había marinos y caballeros en la marina de Carlos II; pero, los marinos, no eran caballeros y los caballeros no eran marinos». No era lo malo que hubiera o dejara de haber caballeros, sino que, dadas las ideas de entonces, éstos eran el elemento esencialmente militar de la sociedad y los marinos fueron gradualmente expulsando a los caballeros, después de las guerras de Holanda, con lo cual dejó de existir en el servicio, verdadero espíritu militar; cosa muy distinta, del valor individual que cada cual posee, fuera del servicio. No obstante, «algunas personas de alto linaje, como Herbert y Russell, almirantes de Guillermo III —dice el biógrafo de Lord Hawke— eran marinos, efectivamente, pero sólo podían serlo adoptando los ásperos modales del más tosco marinerote». Las mismas cualidades que han hecho a los franceses inferiores como marinos, han contribuído a que fueran mejores como militares, no precisamente en valor, sino en destreza. Hasta en los tiempos modernos prevalece igual tendencia y en las marinas militares de los países latinos no tiene la dirección del poder motor tanta consideración como la de la parte militar. El carácter estudioso y perseverante de los franceses hace que, cuando no toma las cosas por el lado jocoso, estudie y resuelva los problemas de táctica de un modo muy lógico, y procure saber el manejo de las escuadras, no sólo bajo el punto de vista marinero sino militar.

El resultado de esto se hizo visible en la guerra de Independencia de América, en la que, a pesar de la desidia mostrada por el gobierno y la inferioridad de los franceses como marinos, respecto a sus enemigos, pudieron luchar, hasta con ventaja, porque era gente esencialmente militar y porque, por este motivo, resultaban prácticamente superiores en el manejo de las escuadras. Ya hemos señalado en otro lugar la equivocada teoría que impedía a la marina francesa aniquilar al enemigo, por querer reservar sus buques para fines ulteriores, pero esto no afecta al hecho de que, en habilidad táctica, fuese la gente militar superior a los que no eran más que marinos, aunque esta habilidad táctica se aplicase después a fines estratégicos equivocados.

La procedencia de los oficiales holandeses no se sabe de un modo cierto, pues mientras un historiador marítimo, inglés, dice que en 1666 la mayor parte de los capitanes de su escuadra eran hijos de ricos burgomaestres, colocados allí por el gran canciller, en virtud de

razones políticas, y sin experiencia alguna. Duquesne, el almirante francés más notable de su época, comentaba en 1676 la precisión y destreza de los capitanes holandeses en términos que dejaban en mal lugar a los suyos. De los datos que se conocen, parece desprenderse que, generalmente, eran buenos marinos mercantes, dotados de poco espíritu militar; pero la severidad con que castigaba, tanto el gobierno como el furor popular, parece ejercieron notable influencia en estos Oficiales, que estaban muy lejos de carecer de valor personal, y esto los condujo a adquirir la subordinación y lealtad militar necesaria, siendo en 1672 muy distinta su conducta de la que habían seguido en 1666.

Antes de acabar con el combate de los Cuatro Días, citaremos las consecuencias que deduce de él un escritor.

«Tal fue el sangriento combate de los Cuatro Días o del Canal de la Mancha, la acción más memorable de los tiempos modernos; no ciertamente por sus resultados, sino por el aspecto de sus diferentes fases, por la furia de los combatientes, por la audacia y destreza de sus almirantes y, por último, por el nuevo carácter que imprimió a las guerras marítimas. Esta lucha marca mejor que ninguna otra el abandono de los antiguos sistemas tácticos y el paso hacia los que rigieron después a fines del siglo diecisiete. Por primera vez se pueden seguir los principales movimientos de las escuadras beligerantes, cual si fuese sobre un plano. Parece evidente que tanto los holandeses como los ingleses, poseían un libro de táctica y señales convenidas para verificar los movimientos, o al menos llevarían extensas y precisas instrucciones escritas, que pudieran hacer las veces del sistema de señales. En la actualidad, los almirantes de las escuadras tienen a estas completamente bajo su mano, y aún en combate puede el general en jefe disponer a su voluntad de las diversas subdivisiones de que se compone su escuadra. Comparemos estas facilidades con las dificultades que había en 1652 y se verá con claridad la verdadera revolución que ha sufrido la táctica naval en el intervalo que separa ambas fechas.

Tales fueron los cambios que distinguieron a la guerra de 1665 de la de 1652. Lo mismo en la primera fecha que en la última, consideraban todavía los almirantes como ventaja, la posición del barlovento para sus escuadras; pero en 1665 no era ya este su cuidado principal —y casi podríamos decir único— bajo el punto de vista táctico. Ahora desean, por encima de todo, conservar en sus escuadras, todo el tiempo que les sea posible, buena

y compacta formación con objeto de poder *combinar* durante el combate los movimientos de las distintas divisiones. Fijándonos en Ruyter durante el final del combate de los Cuatro Días, vemos que, a pesar de las grandes dificultades que tuvo para ganar el barlovento a la escuadra inglesa, no vaciló en sacrificar esta ventaja ante la necesidad de unir las dos partes de su escuadra, que estaban separadas por el enemigo. Si en el combate que tuvo lugar más tarde frente a North Foreland, hubo grandes intervalos entre las divisiones de la escuadra holandesa, y si después la retaguardia continuó apartándose del centro, vemos a Ruyter deplorar esta falta y atribuir a ella la causa principal de su derrota, diciéndolo así en su parte oficial, en el que llega hasta a acusar a Tromp (que era su enemigo personal) de traición y cobardía; acusación injusta, pero que no por eso deja de mostrar la enorme importancia que de aquí en adelante se concedió, a que en combate estuviesen los buques de una escuadra, todos reunidos, formando un solo grupo compacto y regular» [1].

Estos comentarios son justificados en lo tocante a las nuevas tendencias iniciadas, pero los resultados no fueron tan completos como pudiera creerse por lo citado.

No obstante las grandes pérdidas sufridas, a los dos meses volvieron los ingleses a la mar, con gran asombro de sus enemigos, y el 4 de agosto tuvo lugar otro sangriento combate naval, frente a North Foreland, que terminó con una derrota completa de los holandeses, los cuales tuvieron que retirarse a sus costas, siendo perseguidos por sus enemigos, que entraron en uno de los puertos de Holanda y destruyeron gran número de buques mercantes y una ciudad de alguna importancia. A fines de 1666 estaban las dos naciones cansadas ya de la guerra, que tanto daño hacía al comercio, debilitando también las fuerzas marítimas de ambas, con gran ventaja del creciente poder naval de Francia. Se entablaron negociaciones para ajustar la paz, pero Carlos II, animado por su odio hacia las Provincias Unidas, se mostró altanero y exigente en las condiciones de la misma, confiando en que la creciente ambición de Luis XIV, por los Países Bajos españoles, rompería la alianza existente entre Francia y Holanda y contando también con el efecto que habrían producido sobre esta sus grandes reveses marítimos. Para justificar esta conducta debió haber tratado de sostener la flota que tanto prestigio había adquirido con sus victorias, pero en lugar de esto, la

(1) Chabau-Arnault: Revue Mar. et Col. 1885.

pobreza originada por sus despilfarros y política interior, acarrearon la decadencia de la marina, los barcos se arrinconaron en gran número y al poco tiempo tuvo que adoptar una resolución en consonancia con su penuria, que, como ha tenido defensores en todas las épocas de la historia, la señalaremos y condenaremos aquí. Esta resolución, que fue calurosamente combatida por Monk, era la siguiente:

> «Que en vista de que los holandeses sacaban principalmente sus recursos del comercio, dado que este era el que les proveía de los elementos necesarios para su flota militar y de que la experiencia mostraba que nada hacía tanto daño a este pueblo como el entorpecimiento de su tráfico, debería procurar Su Majestad, por estas causas, atacarlo de un modo positivo, bien seguro de reducirlos así y evitar al propio tiempo al pueblo inglés los excesivos gastos que hasta entonces había tenido a causa del armamento de las poderosas escuadras que salían a la mar todos los veranos... Por estos motivos tomó el Rey la fatal resolución de arrinconar sus buques grandes y sostener solamente en la mar unas cuantas fragatas» (1).

A consecuencia de esta manera económica de hacer la guerra, el gran canciller de Holanda De Witt, que había hecho sondar el Támesis el año anterior, envió a este río una escuadra de sesenta o setenta navíos de línea al mando de Ruyter, quien se remontó hasta Gravesend el 14 de julio de 1667, destruyó los barcos que estaban en Chatham y en el Medway y tomó posesión de Sheerness. El resplandor de los incendios podía verse desde Londres, y la escuadra holandesa conservó el dominio de la boca del río hasta fines de aquel mes. Bajo la impresión de este golpe, que fue seguido de la invasión de la peste y de un gran incendio en Londres, consintió Carlos II en firmar la paz, el 31 de julio de 1667, la cual se conoce en la historia con el nombre de Paz de Breda.

El resultado más duradero de la guerra fue la cesión de Nueva York y Nueva Jersey a Inglaterra, que de este modo consiguió reunir las colonias que tenía en Norte América al norte y sur de dicho continente.

Antes de seguir otra vez el curso de la historia de la época, estudiaremos un poco la teoría que tan desastrosos resultados produjo a Inglaterra en 1667, o sea el mantenimiento de la guerra nada más que apresando los buques mercantes enemigos. Para seguir este plan no es necesario mantener en el mar más que unos cuantos cruceros

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

rápidos, lo cual puede conseguirse sin gasto alguno directo del Estado, estimulando la codicia de los particulares por medio de patentes de corso, razones que se aducen especialmente cuando hay apuro de dinero. No puede negarse que de este modo se causa gran daño al enemigo, y aunque los buques mercantes de este puedan hallar refugio, hasta cierto punto, valiéndose del innoble recurso de cambiar su bandera por la de otro país, mientras que dure la guerra, es indudable que la guerra de corso o de persecución del comercio es motivo de perplejidad para el Gobierno enemigo, si va acompañada de fortuna, y es una gran calamidad para el pueblo que la sufre. Esta guerra no puede hacerse, sin embargo, aisladamente; sino que necesita ser *apoyada,* según los términos militares, pues la inconsistencia que necesariamente tiene, hace que no puedan extenderse sus efectos muy lejos de su base de operaciones. Esta base puede ser uno de los puertos nacionales, cualquier posesión fuerte que tenga el país sobre la costa o el mar, una colonia distante o una poderosa escuadra. Si se carece de este apoyo, no pueden aventurarse los cruceros más que a muy corta distancia de la costa y por muy poco tiempo, y los daños que causen podrán ser lamentables, pero de ningún modo decisivos.

No se debió a la política de 1667 el que los buques mercantes, holandeses, tuvieran que encerrarse en sus puertos y se viera crecer la yerba en las calles de Amsterdam; sino a las poderosas escuadras de navíos de línea que alistó Cromwell en 1652. Cuando los holandeses, escarmentados por el daño que habían tenido en esta última fecha, construyeron y alistaron grandes escuadras; aún en medio de dos guerras ruinosas y de las grandes pérdidas que sufrió su comercio, pudieron resistir la lucha contra Francia e Inglaterra unidas, gracias no más que a sus navíos de línea. Cuarenta años después se vio obligado Luis XIV, por el agotamiento de recursos en que llegó a verse la nación, a seguir la política adoptada anteriormente por Carlos II, a causa de su miseria. Entonces fue la época en que Francia tuvo los corsarios más notables, Juan Bart, Forbin, Duguay-Trouin, Du Casse y otros. Las escuadras de fuerzas regulares de la marina francesa se vieron prácticamente expulsadas del mar durante la gran guerra de Sucesión de España (1702-1712). Un historiador naval, francés, dice sobre esto lo que sigue:

> «Imposibilitado para renovar los armamentos navales, aumentó Luis XIV el número de los cruceros en los mares más frecuentados, especialmente en el Canal de la Mancha y Mar del Norte (no lejos de la costa, según deberá notarse). En todos es-

tos sitios tenían dichos cruceros muchas oportunidades para interceptar o estorbar los movimientos de los buques cargados de tropa y de los numerosos convoyes que iban con pertrechos de todas clases. Aquellos mares, que constituían el centro del mundo comercial y político, eran terreno abonado para que pudieran realizar su misión los corsarios, y a pesar de las grandes dificultades que tenían que vencer por la ausencia de grandes escuadras amigas, sirvieron ventajosamente la causa de las dos Naciones (Francia y España). Estos corsarios necesitaban estar dotados de buena suerte, audacia y destreza, cualidades que eran indispensables para operar contra el enorme poderío de Inglaterra y Holanda. Semejantes cualidades no escaseaban, ciertamente entre nuestros marinos, pero además de esto ¡qué jefes y capitanes tenían!» (1).

El historiador inglés, si bien reconoce el daño tan grande que sufrió con los corsarios el pueblo y comercio de su país, (lo cual dio lugar, muchas veces, a agrias censuras contra el gobierno) refiere una y otra vez la creciente prosperidad de todo el país y sobre todo su comercio. Durante la guerra anterior de 1689 a 1697, en que Francia disputó a Inglaterra la supremacía del mar por medio de poderosas escuadras, sucedió, en cambio, todo lo contrario. ¡Qué diferencia de resultados! El mismo escritor inglés dice, al hablar de esta época:

> «Es cierto que nuestro comercio no solo sufrió infinitamente más que el francés —lo cual era lógico, dado nuestro mayor número de buques mercantes—, sino más de lo que sufrió en ninguna otra guerra anterior... Esto era debido en gran parte a la vigilancia de los franceses, que hacían la guerra de un modo pirático. Está fuera de toda duda que nuestro comercio sufrió en conjunto muchísimo; gran parte de nuestros comerciantes se arruinaron» (2).

Macaulay dice lo siguiente, de este mismo período: «Durante muchos meses, en 1693, se interrumpió, casi por completo el comercio inglés con el Mediterráneo. A los buques mercantes que salían sin protección de Londres o Amsterdam, les era casi imposible llegar al Estrecho de Gibraltar, sin ser abordados por algún corsario francés, y la protección de los buques armados no se obtenía con facilidad». ¿Por qué? Porque todos los de la marina militar inglesa estaban

---

(1) Lapeyrouse-Banfils: Hist. de la Marine Francaise.
(2) Campbell: Lives of the Admirals.

dedicados a vigilar la marina francesa y este cometido constituía el apoyo que deben tener los cruceros y corsarios en una guerra de corso. Hablando un historiador francés del estado de Inglaterra en la misma época (1696), dice: «El estado de los negocios era deplorable, el dinero escaso, los seguros marítimos ascendían al treinta por ciento, estaba suspendida, virtualmente, el Acta de Navegación y los buques mercantes ingleses se veían reducidos a la necesidad de navegar con bandera sueca o dinamarquesa» (1). Medio siglo después se vio obligado otra vez el gobierno francés, a causa del largo abandono en que había tenido a su marina, a llevar a cabo la guerra de corso. ¿Con qué resultado? Citaremos primero las palabras del escritor francés: «Desde junio de 1756 hasta igual mes de 1760, capturaron los corsarios franceses, a Inglaterra, más de dos mil quinientos buques mercantes. En 1761, a pesar de no tener Francia, en realidad, ni un solo navío de línea en la mar y de que los ingleses capturaron doscientos cuarenta corsarios de nuestro país, apresaron sus camaradas ochocientos doce buques. Pero el prodigioso desarrollo de la marina mercante inglesa —continúa diciendo— explica el número de las presas» (2). En otras palabras, los daños acarreados a Inglaterra por la pérdida de tan gran número de buques, que causó, sin duda alguna, grandes perjuicios individuales y descontento, no fue obstáculo real para impedir el desarrollo de la prosperidad del estado y de su población en general.

El historiador marítimo inglés dice, al hablar del mismo período: «Mientras que el comercio de Francia fue casi destruído, la flota mercante inglesa cubría los mares. Cada año aumentaba su comercio y el dinero que se gastaba en la guerra era devuelto, con creces, por los productos de su industria. Ocho mil buques mercantes empleaban los comerciantes del país»; y al ir enumerando después, los resultados de la guerra y las inmensas riquezas adquiridas por el Reino con las conquistas llevadas a cabo, dice: «El comercio inglés fue aumentando de año en año y con él la prosperidad nacional a pesar de los grandes gastos originados por el sostenimiento de una guerra larga y encarnizada, lo cual constituye un hecho sin precedentes en la historia de las Naciones». Uno de los escritores franceses, ya citados, dice al hablar de las primeras fases de esta misma guerra: «Como las Escuadras inglesas no tenían quien las resistieran, barrían los mares. Nuestros corsarios o cruceros aislados, como no tenían Escuadras que contuviesen algo a los enemigos, terminaban pron-

(1) Martín: Historia de Francia.
(2) Martín: Historia de Francia.

to sus correrías. Veinte mil marineros franceses estaban en las prisiones inglesas» (1). En cambio, durante la guerra de Independencia de América, en la que volvió Francia a seguir otra vez la política emprendida por Colbert, en los primeros años del reinado de Luis XIV, creando grandes Escuadras, se consiguió igual resultado que en tiempo de Tourville. «Por primera vez —dice el Anual Register, olvidando o ignorando el ensayo de 1693 y acordándose tan sólo de las glorias alcanzadas en las guerras posteriores— los buques mercantes ingleses se vieron obligados a buscar protección cambiando su bandera por la de otro país» (2). Por último, haremos notar que los franceses tenían en la isla de la Martinica una base avanzada magnífica para efectuar la guerra de corso, pues estaba poderosamente defendida, y en unión de Guadalupe, fue el refugio de numerosos corsarios, tanto en la guerra de los Siete Años como después en la que hubo durante el primer Imperio. «Los archivos del Almirantazgo inglés hacen subir a mil cuatrocientos el número de los buques mercantes ingleses perdidos en las Antillas, entre los capturados y destruídos». Por este motivo se dirigieron los esfuerzos de las Escuadras inglesas contra las islas mencionadas, que cayeron al fin en su poder, con lo que perdió el comercio francés más de lo que había perdido en total el inglés, con las depredaciones de los corsarios enemigos, además de quedar con esto casi imposibilitado el corso; pero en la guerra de 1778, estuvieron las islas protegidas por poderosas Escuadras y entonces no fueron ni siquiera una vez amenazadas.

Por estos ejemplos puede juzgarse el escaso efecto que produce en el curso de la lucha esta guerra de corso, dirigida teóricamente contra el comercio y la riqueza general del enemigo, cuando no se dispone de fuertes Escuadras que la apoyen. Los hechos muestran que hasta para el logro del fin especial que se persigue con ella, es imperfecta, causando perjuicios que son tan solo parciales y que casi podíamos calificar de innecesarios. ¿Cuál es, sin embargo, la influencia que ejerce en el resultado final de la guerra de quien no es más que un medio auxiliar? ¿Qué efecto produce sobre el espíritu del pueblo que la adopta con preferencia? Como los hechos históricos vendrán de vez en cuando a mostrarlo detalladamente en el curso del libro, nos limitaremos ahora a hacer un resumen.

El resultado que tuvo para Inglaterra en tiempos de Carlos II,

(1) Lapeyrouse-Bonfils.
(2) Annual Rag., vol. XXVII, pág. 10.

ya lo hemos visto; la costa atacada y quemados sus buques casi a la vista de su capital. Durante la guerra de Sucesión de España, en que el objetivo militar era el dominio de este país, mientras que los franceses se dedicaban a la guerra de corso contra el comercio, las Escuadras de Inglaterra y Holanda se mantenían sobre las costas de la Península española sin encontrar resistencia alguna, bloqueaban el puerto de Tolón, obligaban a los Ejércitos franceses que venían en socorro a cruzar los Pirineos, y al mantener la supremacía del mar, neutralizaban así las ventajas que envolvía la proximidad de Francia al teatro de la guerra. Consiguieron, además, tomar a Gibraltar, Barcelona y Menorca y con la cooperación del Ejército austríaco estuvieron a punto de apoderarse de Tolón. En la guerra de los Siete Años tomaron las escuadras inglesas o contribuyeron a tomar las mejores colonias de Francia y España, e hicieron frecuentes desembarcos sobre la costa de la primera.

La guerra de Independencia del Norte de América no proporciona enseñanzas en ese sentido, por ser las Escuadras casi iguales. El ejemplo más palpable para los norteamericanos es la guerra de 1812. Todos saben que la mar estaba infestada de corsarios y que por lo reducido de nuestra Marina militar tenía que ser la guerra esencial y casi exclusivamente de corso. Casi puede asegurarse que, excepto en los Lagos, no combatieron jamás juntos más de dos barcos, de los nuestros. El daño sufrido por el comercio inglés, al verse atacado de esta manera inesperada por un enemigo distante, al que no creía con tanto poder, fue considerable; pero esto sucedió mientras los cruceros y corsarios norteamericanos tuvieron el poderoso apoyo que les prestaba la Marina francesa, la cual permanecía, por orden del Emperador, agrupada en Escuadras, más o menos numerosas, en los diferentes puertos existentes desde Amberes hasta Venecia y obligaba a Inglaterra a distraer sus fuerzas bloqueando dichos puertos; pero en cuanto la caída del Emperador la dejó libre, asoló todas nuestras costas, entró en la bahía de Chesapeake y se apoderó de ella, arrasándola, remontaron después el río Potomac y quemaron a Washington. La frontera del Norte estuvo en estado de constante alarma a pesar de que teníamos allí para la defensa del país algunas Escuadras, que si bien no numerosas, eran fuertes relativamente. En el Sur, remontaron los ingleses el Misisipí sin hallar resistencia alguna y únicamente Nueva Orleans pudo salvarse a duras penas. Cuando se entablaron las negociaciones preliminares de la paz, no fue la conducta de los ingleses con los enviados norteamericanos la que hubieran adoptado de creer a su país amenazado por daños

imposibles de resistir. En la guerra civil, con las correrías del *Alabama*, *Sumter* y sus similares, volvieron de nuevo a renacer las tradiciones de corso.

Mientras se haga uso de este como uno de tantos elementos que pueden usarse en la guerra y esté apoyado por una marina militar poderosa, será útil su empleo; pero no es posible esperar gran resultado de la guerra de corso, cuando haya que luchar contra una nación que sea muy potente en el mar. En el último caso citado, eran muchos más fáciles las correrías de los cruceros sudistas por la determinación que habían tomado los Estados Unidos de bloquear no solo los principales puertos comerciales de los confederados, sino todos los rincones de la costa, con lo que quedaban muy pocos buques disponibles para perseguir a los primeros; en segundo lugar, aunque en vez de cada crucero confederado hubiera habido diez, no hubieran podido impedir la entrada de los buques de la Unión en todos los puertos accesibles desde la mar; y en tercer lugar, el innegable daño, directo e indirecto que se hacía individual y colectivamente a uno de los ramos de la producción nacional (y no necesitamos repetir aquí la importancia que tienen las industrias marítimas a los ojos del autor) no ejerció la menor influencia ni retardó ninguno de los resultados de la guerra. Estos daños, como no vayan acompañados de otros, producen más irritación que aniquilamiento. ¿Podrá, por otra parte negarse que el trabajo llevado a cabo por los numerosos buques de la Unión influyó poderosamente en el resultado, dando fin a una guerra que quizás sin este auxilio se hubiera hecho interminable?

Como potencia naval estaba el Sur en situación análoga a la de Francia durante las guerras que hemos citado, mientras que la del Norte se parecía a la de Inglaterra; y al igual que Francia, los que llevaban el peso de la guerra en la Confederación no eran sólo individuos que perteneciesen a una clase determinada, sino el gobierno y la nación entera. No se consigue agotar los recursos de una Nación capturando barcos aislados o convoyes de los mismos, ya sean pocos o muchos, sino disponiendo de suficiente fuerza en el mar, para desterrar de él la bandera enemiga, haciendo que aparezca siempre como fugitiva, con lo cual se podrá cerrar ese gran camino donde va el comercio a las costas del contrario. Este predominio del mar puede únicamente obtenerse disponiendo de numerosos buques de combate, que ejerzan su acción en alta mar, aunque siempre será hoy con menos eficiencia que cuando la bandera neutral no gozaba de la inmunidad que ha venido a disfrutar

en nuestra época. No es improbable, en caso de guerra entre dos naciones marítimas, que trata de destruir el comercio enemigo la que tenga mayor Poder Naval, interpretando la frase de «bloqueo efectivo» como mejor convenga a sus intereses del momento, en cuyo caso podrá asegurarse que, apoyándose en la velocidad y situación de sus buques, será susceptible hacer el bloqueo efectivo con menor número de ellos y a mayores distancias. La solución de este problema no dependerá del beligerante más débil, sino de las Potencias neutrales, siendo la resultante entre los derechos de éstas y los de las que estén en guerra, y hasta pudiera darse el caso de no ser admitido el principio de que el pabellón cubre la mercancía, si uno de los beligerantes dispone de una marina tan considerable que domine el mar, como le sucede hoy día a Inglaterra.

CAPITULO III

GUERRA DE LAS PROVINCIAS UNIDAS CONTRA INGLATERRA Y FRANCIA ALIADAS, 1672 - 1674. — GUERRA DE FRANCIA CONTRA LA EUROPA COLIGADA, 1674 - 1678. — COMBATES NAVALES DE SOLEBAY, TEXEL Y STROMBOLI.

Poco antes de firmarse la paz de Breda, dio Luis XIV el primer paso para apoderarse de parte de los Países Bajos españoles y del Franco-Condado. Al mismo tiempo que hacía avanzar a sus Ejércitos, envió un manifiesto proclamando sus derechos sobre los territorios en cuestión. Este manifiesto puso en evidencia el carácter ambicioso del joven soberano, con lo que se despertó en Europa una inquietud general y aumentó la fuerza del partido que, en Inglaterra, deseaba la paz. Por iniciativa de Holanda, pero con el eficaz apoyo del Ministro inglés, se formó una alianza de las naciones con Suecia —que hasta entonces había sido amiga de Francia— para impedir el avance de Luis XIV, antes de que su poder llegara a ser demasiado considerable. El ataque de los Países Bajos en 1667 y el del Franco-Condado en 1668, mostraron de un modo evidente la impotencia de España para defender sus dominios, que cayeron ambos casi sin ofrecer resistencia.

La política de las Provincias Unidas respecto a los derechos invocados por Luis XIV en esa época, se encerraba en la frase de que «Francia era buena como amiga, pero no como vecina». Les desagradaba romper la alianza que tradicionalmente habían conservado con ella, pero todavía les gustaba menos tenerla en la frontera. La política del pueblo inglés se inclinaba hacia Holanda, aunque la de su rey no fuera propicia a ella. En el creciente poderío de Luis XIV veían los ingleses un peligro para todas las naciones de Europa y para ellos más particularmente, si lograba este monarca adquirir en el continente una preponderancia tal, que le permitiera dedicarse completamente al desarrollo de su Poder Naval. «Estando Flandes en poder de Luis XIV —escribía el Embajador inglés Temple— verán los

holandeses convertido a su país en una provincia marítima de Francia»; y al participar esta opinión a su gobierno «abogaba por una política de resistencia contra esta última nación, cuya dominación en los Países Bajos amenazaba la independencia del resto de Europa. No cesaba de repetir a su gobierno lo peligroso que sería para Inglaterra la conquista de las provincias marítimas por Francia y le hacía ver la urgente necesidad de pactar una inteligencia con los holandeses. Esta sería la mejor venganza que podríamos tomar de las tretas empleadas por Francia para envolvernos en la última guerra contra las Provincias Unidas».

Todos estos motivos dieron lugar a que se aliasen las dos naciones con Suecia, según hemos dicho antes, consiguiendo durante algún tiempo detener el avance de Luis XIV; pero estaban tan recientes las guerras que habían tenido las dos potencias marítimas, era tan dura la humillación que Inglaterra había sufrido en el Támesis y existía aún una rivalidad tan grande entre las dos, que no podían sustraerse a la naturaleza de las cosas y era imposible contar con que la alianza fuese duradera. Hizo falta que se pusiera en evidencia el peligro que representaba el poderío de Luis XIV y su tenacidad en seguir una política que amenazaba a las dos naciones, para que se llevase a cabo la unión de los que por su manera de ser eran rivales naturales. Pero todo esto no había de verificarse sin provocar otra guerra sangrienta.

Luis XIV sentía profundo odio por esta triple alianza, pero sobre todo por Holanda, a quien vio convertida en su más firme enemigo, lo cual era consecuencia lógica de las exigencias en que la situación colocaba a dicha nación. A pesar de esto, pareció conformarse, por de pronto, con tanto más motivo cuanto que preveía ventajas más positivas que la extensión de sus dominios por el Este de Francia, no bien vacase, en fecha próxima, el trono de España. Pero aun cuando disimuló y pareció ceder, formó desde entonces el propósito de destruir a la república, lo cual era completamente opuesto a la política seguida por Richelieu y a las verdaderas conveniencias de Francia. El interés de Inglaterra, al menos por aquel entonces, era que las Provincias Unidas no fuesen humilladas por Francia, pero esta lo tenía aún muchísimo mayor en que no quedaran supeditadas a Inglaterra. Desligada esta nación del continente, podía luchar sola contra Francia en el mar, mientras que esta última nación, embargada como estaba con su política continental, no podía aspirar a arrebatarle a la primera el dominio del mar, a menos de contar con aliados. Luis XIV se había propuesto la destrucción de

su posible aliado y para esto pidió ayuda a Inglaterra. Ya hemos dicho cuál fue el resultado final de esta guerra, pero no hemos entrado en los detalles de la misma, los cuales describiremos ahora.

Antes de que empezase el Rey su obra y cuando estaba aun a tiempo de aprovechar las energías de Francia para conseguir distinto fin, le propuso Leibnitz seguir otra política diferente, presentándole un proyecto, del cual hemos hablado ya en otra ocasión y que tiene especial interés para nuestro objeto, porque al proponer que cambiara por completo la política establecida entonces por Luis XIV y que considerase como secundaria la expasión territorial en el continente, dando, en cambio, importancia primordial al desenvolvimiento marítimo de Francia, hubiera descansado la grandeza de esta en su supremacía marítima y comercial. El objetivo inmediato que se ofrecía a la Francia de esta época, era la conquista de Egipto, a la que seguramente hubieran seguido otras. Este país, que tenía costas en el Mediterráneo y comunicación marítima con los mares de Oriente, dominaba el gran camino comercial que se ha completado en nuestros días con la apertura del Canal de Suez.

Este camino había perdido gran parte de su valor al descubrirse el paso por el Cabo de Buena Esperanza, tanto más cuanto que los mares que habían de recorrerse para utilizarlo, eran sumamente inseguros por estar infestados de piratas; pero una nación que fuera realmente poderosa en el mar y que tuviera en sus manos la llave de la posición, hubiera conseguido, seguramente, rehabilitarlo de nuevo. La nación que se hubiera establecido allí en esas condiciones, habría alcanzado, dado el estado decadente del Imperio Otomano, no solo la supremacía comercial de la India y el extremo Oriente, sino también la de Levante; pero la empresa no hubiera terminado con esto. La necesidad de dominar el Mediterráneo y de abrir al comercio el Mar Rojo, cerrado para los barcos cristianos por el fanatismo musulmán, habría entrañado la ocupación de diferentes puntos a ambos lados de Egipto, y Francia hubiera ido así apoderándose poco a poco de diferentes posiciones, del mismo modo que Inglaterra lo ha hecho sucesivamente con Malta, Chipre y Aden a causa de la posesión de la India. En resumen: se habría ido aumentando su Poder Naval. Esto es hoy día evidente; pero creemos interesante citar los argumentos con que Leibnitz intentó convencer a su rey hace ya doscientos años.

Después de señalar la debilidad del Imperio turco y lo fácil que sería entorpecer aún más su acción incitando contra él a Polonia y Austria, la primera de las cuales había sido siempre aliada de

Francia, demostraba que esta última no tenía enemigos en el Mediterráneo y que desde otro lado del Egipto podría comunicar con las colonias portuguesas, que hacía mucho tiempo deseaban ardientemente encontrar protección contra los holandeses en la India. El memorial en que se exponía todo esto prosigue diciendo:

«La conquista de Egipto, esta Holanda de Levante, es infinitamente más fácil que la de las Provincias Unidas. Francia necesita tener paz en Occidente y hacer la guerra a cierta distancia. La guerra con Holanda arruinará probablemente a las nuevas Compañías de Indias, así como a las colonias y al comercio que empezaban ahora a revivir, y aumentará las cargas del pueblo a la par que disminuirá sus recursos. Los holandeses se retirarán a sus poblaciones marítimas, en donde se mantendrán a la defensiva con la seguridad más completa y emprenderán en la mar la ofensiva con grandes probabilidades de éxito. Si Francia no logra una victoria decisiva sobre ellos, perderá toda su influencia en Europa y con la victoria compromete esa influencia. En Egipto, por el contrario, no tendría grandes consecuencias el hecho de ser rechazados, lo cual es casi imposible que suceda, y en el caso de vencer lograríamos la supremacía marítima y comercial de la India y del extremo Oriente, la preponderancia entre las naciones cristianas y hasta el Imperio de Oriente, edificado sobre las ruinas del poder otomano. La posesión de Egipto abre el camino para conquistas dignas de Alejandro, puesto que no es ya un secreto la extrema debilidad de los países orientales. El que domine a Egipto tendrá en su poder todas las costas e islas del Océano Indico. Conquistando ese país se conquistará a Holanda, porque se la despojará de la base única de su prosperidad, que son los tesoros de Oriente. Se sentirá herida sin que pueda parar el golpe, pues si se atreviese a estorbar los proyectos de Francia sobre Egipto, se vería envuelta en el odio que despertaría su conducta en toda la cristiandad. En cambio, atacada en su país, no solo podrá evitar la agresión, sino que se verá apoyada por la opinión unánime de todas las naciones, las cuales se figuran el género de miras que persigue Francia por exceso de ambición» (1).

Esta memoria no produjo resultado alguno. «Todo lo que puede conseguirse por medio de la ambición y la prudencia humana para

(1) Martin Historia de Francia.

lograr destruir una Nación, lo hizo ahora Luis XIV. Desplegó un verdadero lujo de estrategia política para aislar a Holanda, esperando conseguir de Europa que viese sin temor la caída de esta nación, a pesar de no haber podido lograr que aceptara la conquista de Bélgica por Francia». Sus esfuerzos fueron coronados por el éxito en la parte más importante, pues consiguió deshacer la tripe alianza y el rey de Inglaterra pactó con él una alianza ofensiva a pesar de ser su pueblo opuesto a ella. De modo que al estallar la guerra se encontró Holanda sin un solo aliado en Europa, a excepción del gastado Reino de España y del Elector de Brandenburgo, que entonces distaba mucho de ser un Estado importante.

Para obtener el apoyo de Carlos II, no sólo se comprometió Luis XIV a darle cuantiosos sumas, sino a ceder a Inglaterra parte de lo que pensaba apropiarse en Bélgica y Holanda, concediéndole Walcheren, Sluys, Cadsand y hasta las islas de Gorée y Voorn, que dominan las desembocaduras del Escalda y del Mosa. Respecto al mando de las Escuadras unidas de ambas naciones, se conformó con que el General inglés que llevase la insignia de Almirante mandase en Jefe. La cuestión de preeminencia naval la resolvía no enviando a las Escuadras a ninguno de esa categoría; pero prácticamente resultaba reconocida la preeminencia de los ingleses. Es evidente que, como potencia naval, Luis XIV puso a Francia en manos de Inglaterra, llevado de su odio hacia Holanda y en su afán de buscar engrandecimiento continental. Están perfectamente justificadas las palabras de un escritor francés cuando dice: «Estas negociaciones han sido juzgadas de un modo muy erróneo. Muchas veces se ha dicho que Carlos II vendió a Inglaterra a Luis XIV, lo cual es cierto, efectivamente, pero sólo en lo que concierne a la política interior. En este sentido quiso Carlos II, sin duda alguna, subyugar a su pueblo, política y religiosamente, valiéndose de la ayuda de una nación extranjera; pero no es cierto que en los asuntos exteriores vendiera a su país, porque Inglaterra sacó mayores ventajas que Francia de la ruina de Holanda» (1).

En los años que precedieron a la guerra, hicieron los holandeses, por medio de la diplomacia, todos los esfuerzos posibles para evitarla, pero la aversión que sentían por ellos, tanto Carlos II como Luis XIV, fue obstáculo insuperable para que se aceptara concesión alguna determinada. Llegó a enviarse un yacht inglés al Canal de la Mancha con orden de que hiciera fuego a todo buque de guerra holandés que

(1) Martin: Historia de Francia.

pasara por allí y no arriase su bandera. En Enero de 1672 presentó Inglaterra un ultimátum, intimando a Holanda el reconocimiento del derecho que tenía la corona inglesa a la soberanía de los mares británicos, y pidiendo ordenase a sus Escuadras arriasen la bandera al encontrarse con el más insignificante buque de guerra inglés. ¡Y semejantes reclamaciones eran apoyadas por un rey francés!

Holanda continuó cediendo; pero al ver, por último, que todas las concesiones eran inútiles, alistó el mes de febrero setenta y cinco navíos de línea, además de muchos barcos menores. El 23 de marzo atacaron los ingleses a una flota de buques mercantes holandeses sin previa declaración de guerra y el 29 la declaró su rey. El 6 de abril siguiente envió también Luis XIV su declaración de guerra y el 28 del propio mes salió para ponerse a la cabeza del Ejército.

La guerra que iba a empezar entonces fue la tercera y última de las grandes luchas habidas en el mar entre ingleses y holandeses, pero esta vez no fue una guerra puramente marítima como las anteriores; por lo cual, será necesario mencionar los rasgos más salientes de la campaña terrestre, no solo para la mejor inteligencia del curso general de la lucha, sino para poder apreciar también debidamente la clase de esfuerzos tan desesperados a que hubo de verse sometida la república y su salvación final, conseguida gracias a su Poder Naval manejado por el gran marino De Ruyter.

La parte marina de esta guerra difiere de las precedentes por muchos conceptos, pero su rasgo más característico es que los holandeses, salvo una sola vez, muy al principio de las hostilidades, no se alejaron con sus fuerzas de la costa, para ir en busca del enemigo, sino que hicieron lo que pudiera llamarse con propiedad, un uso estratégico de su peligrosa costa y abundantes bajos, los cuales servían de apoyo a sus operaciones marítimas. La causa que les obligó a adoptar estos procedimientos, fue la enorme desigualdad de fuerzas que tenían respecto de sus contrarios, pero no usaban los bajos de la costa como simple refugio, pues la guerra que hacían era defensivo-ofensiva. Cuando el viento favorecía el ataque de los aliados, se mantenía Ruyter al abrigo de sus islas, o en sitio a donde no se atrevían sus enemigos a seguirle; pero cuando el viento le era favorable y podía elegir la forma del ataque, caía sobre ellos a su vez.

Si se analiza el sistema seguido por los holandeses en sus ataques, se ven señales evidentes de la existencia de combinaciones tácticas de orden mucho más elevado de las observadas hasta entonces, aunque es posible que los hechos especiales a que nos referimos,

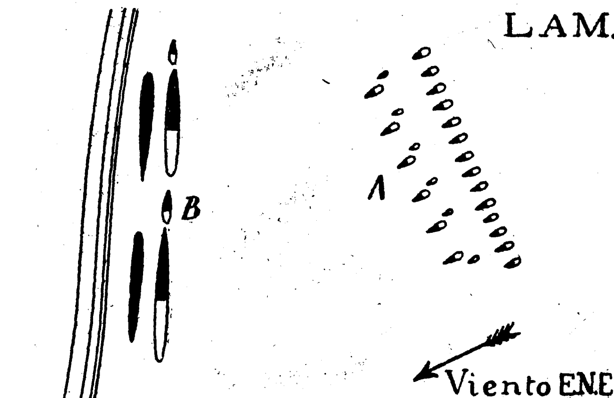
consistentes en ataques parciales que apenas rebasaban los límites de simples demostraciones, contra las fuerzas francesas fuesen originados por causas políticas. El autor no ha encontrado en ninguno de los escritores que tratan del asunto, explicación satisfactoria al hecho indudable de que los holandeses atacasen con poco vigor a los franceses; pero parece verosímil suponer que el gobierno de Holanda tuviese el deseo de no aumentar el odio de su más poderoso enemigo con la humillación de su marina, con lo cual sería más difícil a su orgullo la aceptación de sus ofertas.

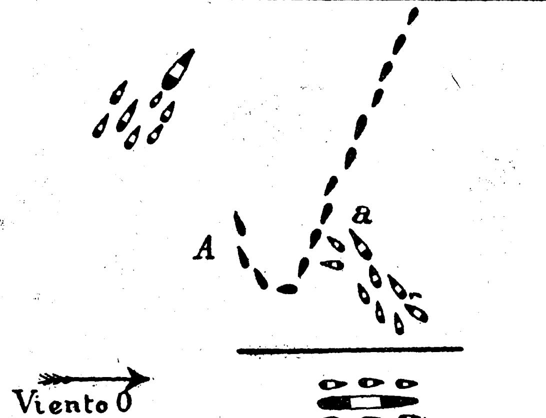
Hay, sin embargo, una explicación no menos admisible que se funda en motivos puramente militares y es que suponiendo a los franceses con poca experiencia, todavía, era natural que De Ruyter tratase solo de contenerlos y de reservar todas sus fuerzas disponibles para caer sobre los ingleses. Estos peleaban siempre con su antiguo valor, pero con menos disciplina que en las guerras anteriores; en cambio los holandeses, atacaban con un vigor y tenacidad que demostraba lo mucho que habían adelantado en cualidades militares. Los franceses seguían una conducta que, a veces, era sospechosa y que se ha tratado de disculpar afirmando que Luis XIV encarecía a su Almirante que economizara la flota, no faltando motivos para creer que siguió esa política hasta la terminación de los dos años que Inglaterra estuvo aliada con él.

Conociendo el gobierno de las Provincias Unidas que la escuadra francesa de Brest iba a reunirse con la inglesa en el Támesis, hizo todo lo posible por alistar la suya, a fin de atacar a la primera antes de que se verificase la unión; pero las dificultades originadas por la falta de unidad directiva en los asuntos de la marina militar, hicieron fracasar el proyecto. La provincia de Zelanda estaba tan poco preparada, que no pudo tener dispuesta en debido tiempo su contingente, que constituía una gran parte del total; habiéndose llegado a decir que el retraso reconoció por causa no solamente la falta de preparación, sino también enemistad con el partido gobernante. El golpe que se pensaba asestar a la escuadra inglesa en sus propias aguas, reuniendo una fuerza superior a ella antes de que llegaran sus aliados los franceses, era indudablemente un plan militar bien concebido, y a juzgar por los sucesos ocurridos después en esta guerra, es fácil que hubiera ejercido considerable influencia sobre el curso total de la misma.

Por fin consiguió Ruyter hacerse a la mar y encontrarse con la flota aliada; pero aunque iba con ánimo resuelto de luchar, retrocedió ante ellos, volviéndose de nuevo a las costas de Holanda, sin

LAM. 3





FRANCESES
HOLANDESES
INGLESES
7 Junio 1672

BAHIA SOUTHWOLD

ESPAÑOLES
INGLESES
14 Febrero 1797

B
C'
C

CABO S. VICENTE

que los aliados le siguieran. Estos se retiraron, al parecer con entera seguridad, a la bahía de Southwold en la costa oriental de Inglaterra, que está unas noventa millas al norte de la desembocadura del Támesis. Allí fondearon formando tres Divisiones, dos inglesas y una francesa; las primeras ancladas en la parte Norte, formaban el centro y retaguardia, mientras que la última constituía la vanguardia, situada al Sur de las otras dos. Ruyter fue siguiendo a los aliados y a la mañana siguiente —7 de Junio de 1672— era señalada la Escuadra holandesa por el primer cuadrante por una fragata francesa que estaba de exploración. El viento era NE. y los holandeses venían viento en popa sobre los aliados que se encontraban en el fondeadero con una parte de su gente en tierra, haciendo aguada con los botes. Los holandeses venían formados en dos líneas, compuesta la más avanzada por dieciocho buques, más los brulotes (Lámina III, A). Su fuerza total ascendía a noventa y un navíos de línea; la de los aliados era de ciento uno.

El viento soplaba de la mar a la costa, que en ese sitio corre casi Norte-Sur, por lo cual los aliados estaban en una situación muy embarazosa, pues tenían primero que ponerse en movimiento y carecían de espacio suficiente para retroceder, por de pronto, ganar tiempo y dar lugar a ponerse en línea de combate. Gran parte de los buques picaron sus cables, y los ingleses hicieron vela navegando con el viento por estribor al rumbo NNO. aproximadamente, el cual los obligó pronto a virar, mientras que los franceses empezaron a navegar con el viento por babor (Lámina III B). El combate empezó, por lo tanto, con la separación de la Escuadra aliada.

Ruyter envió una División para atacar a los franceses, o más bien para contenerlos, porque solo se cañonearon a gran distancia, a pesar de que los holandeses estaban a barlovento y hubieran podido acercarse para buscar combate más cercano, si hubieran sido éstos sus deseos. Como no se censuró después a su Almirante Bankert, es de suponer que su conducta obedecía a instrucciones recibidas; lo cual es tanto más verosímil cuanto que un año después desempeñaba un mando y se condujo con mucho valor y pericia en el combate de Texel. Mientras esto sucedía, cargó Ruyter vigorosamente sobre las dos Divisiones inglesas, y aparentemente con superioridad de fuerzas, pues los historiadores marítimos ingleses pretenden que los holandeses estaban en la proporción de tres contra dos (1). Si esto es cierto,

(1) Ledyard. Vol. II, pág. 599; Campbell: Lives of Admirals. Véase también la carta de Sir Richard Haddock: Naval Chronicle. Vol. XVII, pág. 121.

demuestra de un modo patente el notable talento de Ruyter como Almirante y lo coloca muy por encima de todos los de su siglo.

El resultado de este combate naval, considerado solamente como tal, fue indeciso; ambas partes tuvieron considerables pérdidas, pero los honores y ventajas prácticas de la jornada corresponden a los holandeses, o, mejor dicho, a su Jefe De Ruyter. El se mostró superior a sus adversarios, engañándolos con su fingida retirada; así que, cuando volvió sobre ellos, pudo cogerlos completamente desprevenidos y desventajosamente. La equivocada maniobra de los aliados dividió su flota en dos partes. Los ingleses, que componían los dos tercios del total, hicieron rumbo al NNO., mientras el otro tercio, formado por los franceses, se dirigía al SE. Ruyter lanzó toda su Escuadra en el hueco abierto, haciendo frente a los franceses con una División, menor en número probablemente, pero que, por hallarse a barlovento, podía o no acercarse al enemigo, según le conviniera, mientras que él, con el resto, que era muy superior en fuerzas, cayó sobre los ingleses (Lámina III, B).

Paul Hoste dice (2), que el Vicealmirante D'Estrées, que mandaba la División francesa, había tomado sus medidas para ir ganando barlovento y pasar a través de la División holandesa que combatía con él, con objeto de unirse al Duque de York, que era el Almirante en Jefe de los Aliados. Posible es que así sea, porque D'Estrées era un valiente y no tenía suficientes conocimientos marineros para apreciar los peligros de la empresa; pero no se inició este movimiento, y tanto los ingleses como De Ruyter, quedaron persuadidos de que los franceses habían querido evitar, más bien que buscar el combate a distancia estrecha. Sin embargo; si D'Estrées, sotaventeado como estaba, y con sus barcos tripulados por gente novel, hubiera virado para intentar romper la línea de los holandeses, que eran consumados hombres de mar, el resultado habría sido tan desastroso como lo fue para el Almirante español en el combate de San Vicente, ciento veinticinco años después, cuando intentó reunir su dividida Escudra, rompiendo la línea compacta que formaba la flota de Jervis y Nelson (Lámina III, a).

La verdad deducida poco a poco a través de tantas versiones contradictorias, es la de que el Duque de York, aunque era un marino bueno y valiente, carecía de capacidad. Su Escuadra no estaba formada como debía y fue sorprendida; sus órdenes previas, no eran lo bastante precisas para poder decir, técnicamente, que el General fran-

(2) Hoste: Tactique Navale.

cés le hubiera desobedecido al hacer rumbo opuesto al de su comandante en Jefe, produciendo así la separación de las escuadras. Por último, Ruyter supo aprovechar hábilmente la sorpresa que él mismo había preparado y la buena oportunidad ofrecida por la ineptitud de su adversario.

A menos de existir circunstancias desconocidas para nosotros, el Almirante francés eligió el rumbo más conveniente, dada la dirección del viento, que era NE., pues dicho rumbo le conducía a mar libre, donde tendría amplio espacio para maniobrar. Si el Duque de York hubiera hecho el mismo rumbo, habría ido unida la Escuadra aliada, con la única desventaja de estar a sotavento de su enemigo y de no ir bien formada. En este caso hubiera podido hacer Ruyter —y probablemente lo habría hecho— lo que verificó un año después en el combate de Texel, a saber: contener la vanguardia francesa con una fuerza inferior y caer con el resto de su escuadra sobre el centro y retaguardia. La analogía de los procedimientos empleados en ambos combates, demuestra que su idea en la bahía de Southwold era contener simplemente a los franceses mientras destruía a sus aliados.

En este combate, llamado indistintamente de Solebay o de la bahía de Southwold, mostró Ruyter un grado de talento y audacia que ya no volvió a verse más en el mar, desde su muerte, hasta los tiempos de Suffren y de Nelson. Sus combates en la guerra de 1672 no fueron «combates de prudencia», pues aunque luchaba con mucho cuidado y método, procuraba nada menos que la destrucción total del enemigo, por lo vigoroso del ataque, unido a excelentes combinaciones tácticas. En Solebay era algo inferior a sus enemigos, aunque no mucho; después lo fue mucho más.

Los resultados positivos del combate de Solebay fueron totalmente favorables a los holandeses. Las flotas aliadas iban a apoyar las operaciones del Ejército francés, haciendo un desembarco en la costa de Zelanda; pero el ataque de Ruyter les causó tales daños y gastos de municiones, que hubieron de retrasar un mes más la salida, resultado que no sólo era importante sino vital, dada la situación desesperada a que estaban reducidas las Provincias Unidas, en tierra. Puede agregarse, como comentario instructivo de la teoría de corso, que después de haber logrado contener por medio de este golpe tan violento las fuerzas superiores del enemigo, se unió Ruyter a una numerosa flota de buques mercantes y la escoltó sin molestia alguna hasta el puerto.

Vamos a describir ahora, brevemente, los progresos de la cam-

paña terrestre (1). Dividido el Ejército francés en varios grupos, avanzó en los primeros días de Mayo, pasando a través de las fronteras de los Países Bajos españoles y atacó a Holanda por el SE. El partido republicano, que estaba entonces en el poder, había descuidado el Ejército, y además, incurrió en el error de diseminar sus fuerzas entre muchas ciudades fortificadas, confiando en que cada una de ellas produciría un retraso en la marcha de los franceses; pero aconsejado Luis XIV por Turena, se limitó simplemente a dejar en observación, frente a las más importantes, la fuerza necesaria y siguió su avance, consiguiendo que las ciudades de segundo orden se le rindieran a la primera intimación; con lo que el Ejército de las Provincias Unidas, lo mismo que el territorio, fue cayendo así rápidamente, por partes, en poder del enemigo.

Al cabo de un mes, estaban ya los franceses en el centro de Holanda, sin haber encontrado casi resistencia y sin que quedara fuerza organizada que fuese capaz de detenerlos. Quince días después del combate de Solebay, se había extendido por toda la república el mayor terror y desorganización que pudiera concebirse, y el 15 de Junio obtuvo el Gran Canciller, permiso de los estados generales para enviar un mensaje a Luis XIV, pidiéndole las condiciones según las cuales consentiría en otorgar la paz; pues a los ojos de los políticos era preferible cualquier humillación ante los extranjeros, que ver establecido en el poder al partido enemigo patrocinado por la Casa de Orange.

Mientras se llevaban a cabo las negociaciones continuaron rindiéndose poblaciones holandesas. El 20 de Junio entraron unos cuantos soldados franceses en Muyden, que era la llave de Amsterdam. Dichos soldados, aunque eran simples merodeadores, no se hallaban muy lejos del cuerpo de Ejército a que pertenecían; y los vecinos —que les habían permitido pasar a causa del pánico que reinaba en todo el país —al ver que venían solos, los emborracharon y echaron fuera de la población. El espíritu más levantado que reinaba en Amsterdam, se comunicó en seguida a Muyden, y con la ayuda de un cuerpo de tropas que se envió de la capital, pudo salvarse ese pueblo. «Situado en el Zuiderzee, a dos horas de Amsterdam y en el punto de unión de varios ríos y canales, no sólo era Muyden la llave de las principales compuertas por medio de las cuales podían inundarse los alrededores de Amsterdam, quedando esta ciudad completamente aislada, sino que era la llave del puerto de la misma ca-

(1) Véase el mapa del Canal de la Mancha y Mar del Norte.

pital, pues todos los buques que se dirigieron desde el mar del Norte a Amsterdam, por el Zuiderzee, tenían que pasar necesariamente al alcance de los cañones. Salvada Muyden y abiertas las compuertas, pudo respirar Amsterdam y le dió tiempo para romper sus comunicaciones con tierra y mantenerlas por mar» (1). Este fue el período más crítico de la invasión; pero ¿qué efecto no hubiera producido en el ánimo de los holandeses, abatidos por sus derrotas y trastornados en sus ideas, si durante aquellas dos semanas anteriores, tan adversas para ellos, hubieran visto sus costas atacadas por la flota aliada? Pues de este ataque les libró el combate de Solebay.

Las negociaciones continuaron. Los burgomaestres —que eran el partido que representaba la riqueza y el comercio— deseaban someterse porque temblaban ante la destrucción de sus propiedades y comercio. Se hicieron nuevas concesiones; pero cuando todavía no habían regresado los comisionados, del campamento de Luis XIV, se sublevó el partido de Orange y arrastró consigo al populacho, con lo que prevaleció el espíritu de resistencia. El 25 de Junio abrió Amsterdam sus compuertas y el ejemplo fue seguido por las demás ciudades de Holanda, con lo que se originaron considerables pérdidas; pero todo el país inundado y las ciudades situadas en él, que constituían una especie de islas, quedaron completamente libres de los ataques del Ejército hasta la época de los hielos. La revolución siguió su curso, y Guillermo de Orange —que después fue Guillermo III de Inglaterra— quedó nombrado Estatúder el 8 de Julio, poniéndose a la cabeza del Ejército y de la Marina. Pocas semanas después eran asesinados por la plebe los dos De Witts, jefes del partido republicano.

La resistencia originada por el entusiasmo popular y el orgullo del país, recibió nuevo impulso con las exageradas pretensiones de Luis XIV. Era evidente que quería conquistar o destruir las Provincias. Mientras tanto, las demás naciones europeas comenzaban a comprender el peligro y lo mismo el Emperador de Alemania que el Elector de Brandenburgo y el rey de España se pusieron del lado de Holanda; al par que Suecia, no obstante su alianza nominal con Francia, veía con disgusto la destrucción de Holanda, porque comprendía que sería en beneficio del Poder Naval de Inglaterra. A pesar de esto, empezó el año de 1673 con aspecto favorable para Francia y el rey de Inglaterra se preparó, por su parte, para cumplir

(1) Martin: Historia de Francia.

el cometido que le correspondía en la mar con arreglo a su alianza; pero los holandeses, guiados por Guillermo de Orange, y contando con suficiente fuerza naval, no quisieron aceptar, entonces, las condiciones de paz ofrecidas, por ellos mismos, un año antes.

En el año de 1673, hubo tres combates navales importantes, verificados todos cerca de la costa de las Provincias Unidas; los dos primeros el 7 y el 14 de Junio, frente a Schôneveldt, por lo cual se les conoce con ese nombre; y el tercero llamado de Texel, el 21 de Agosto. En los tres atacó Ruyter, escogiendo la ocasión más oportuna, y después se retiró a la costa cuando lo juzgó conveniente para sus fines.

Para que los aliados pudieran lograr sus objetivos, que podrían ser, bien ataques a la costa o bien la destrucción de los recursos marítimos de las Provincias, era necesario derrotar primero a la flota holandesa. Tanto Ruyter como su gobierno, comprendían esto perfectamente, por lo cual decidieron que «la flota se colocaría en el paso de Schòneveldt, o un poco más al Sur, hacia Ostende, para observar al enemigo. Si era atacado o se veía que la Escuadra contraria intentaba llevar a cabo un desembarco en las costas de Holanda, entonces, debería resistir vigorosamente y oponerse a los designios del adversario, destruyendo sus barcos» (1). Colocada la flota en aquel punto y con buenos exploradores, podrían saber en seguida cualquier movimiento de los aliados.

Los ingleses y franceses se hicieron a la mar el 1º de Junio, al mando del Príncipe Rupert, primo carnal del rey. El Duque de York se había visto obligado a entregar el mando, a causa de un artículo de la Ley inglesa conocida con el nombre de *Test Act*, dirigido contra las personas que pertenecían a la religión católica, las cuales no podían ejecer cargos públicos. La División francesa iba mandada por el Vicealmirante D'Estrées, el mismo que estuvo en el combate de Solebay. Seis mil soldados ingleses estaban preparados en Yarmouth para embarcar en caso de salir De Ruyter derrotado.

El día 7 de Junio vieron los aliados a los holandeses, que estaban por dentro de los bancos de arena de Schôneveldt, por lo cual destacaron una División de su Escuadra a fin de hacerles salir; pero Ruyter no necesitaba esta provocación, y como el viento era favorable, la persiguió con tal impetuosidad, que llegó a tiro del núcleo principal de la escuadra aliada, antes de que tuviera esta tiempo de formar. En esta ocasión, los franceses ocupaban el centro. El resul-

---

(1) Brandt: Vida de Ruyter.

C''

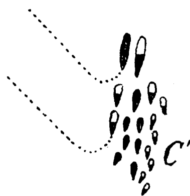
B''

A''

FRANCESES

HOLANDESES

INGLESES





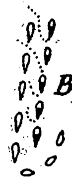


Costa Holandesa

TEXEL

21 Agosto 1673

Viento E.S.E.



B

Camperdown

LAMINA 4

tado fue indeciso, si es que puede llamarse así a un ataque verificado por fuerzas inferiores que causan al enemigo igual número de bajas y hacen fracasar el objeto principal de éste.

Una semana después, volvió Ruyter a atacar, obteniendo un resultado que, si bien era indeciso bajo el punto de vista de la lucha, obligó a los aliados a volver a Inglaterra con objeto de hacer reparaciones y proveerse de pertrechos. En estos combates disponían los holandeses de cincuenta y cinco navíos de línea; sus enemigos tenían ochenta y uno, de los cuales cincuenta y cuatro eran ingleses.

La flota aliada no volvió ya a salir a la mar hasta fines de Julio, llevando entonces a su bordo un cuerpo de tropas de desembarco. El día 20 de Agosto avistaron a la escuadra holandesa navegando entre Texel y el Mosa, e inmediatamente alistó los buques para combatir el Príncipe Rupert; pero como el viento soplaba del NO. y con ello los alidos tenían la ventaja del barlovento y la facultad de elegir la forma del ataque, Ruyter, valido de su conocimiento de la costa, se puso a navegar tan cerca de tierra, que el enemigo no se atrevió a acercarse, con tanto más motivo cuanto que se echaba la noche encima. Mientras transcurría esta, se llamó el viento al ESE. o sea hacia afuera y al amanecer «forzaron de vela los holandeses y se lanzaron audazmente al combate», según las palabras de un Oficial francés.

La flota aliada estaba a sotavento, navegando con el viento por babor, proa al sur aproximadamente. Los franceses formaban la vanguardia, Rupert el centro y Sir Edwar Spragge la retaguardia. De Ruyter dividió su Escuadra en tres Divisiones, la de vanguardia, formada por diez o doce buques tan solo, la envió contra los franceses, mientras que él, con el resto de sus fuerzas, atacó a los ingleses (Lámina IV, A, A', A"). Si admitimos como exactas las versiones inglesas acerca del número de buques que poseía cada beligerante, diremos que los ingleses contaban con sesenta buques, con treinta los franceses y con setenta los holandeses; y en tal caso vemos que el plan de ataque de Ruyter, al contener simplemente a los franceses, como hizo en Solebay, le permitía luchar con fuerzas iguales contra los ingleses. El combate presentó diferentes fases dignas de estudio.

M. de Martel mandaba la vanguardia de la División francesa, o sea la extrema vanguardia de la flota, y se le ordenó que reforzara de vela para adelantarse a la vanguardia holandesa y ganarle el barlovento, con lo que quedaría esta situada entre dos fuegos. La orden fue cumplimentada (B); mas no bien vió el peligro, Bankert —que

era el mismo que un año antes había maniobrado tan hábilmente en Solebay— puso la popa al viento y atravesó con sus doce buques la línea formada por los veinte que le quedaban a D'Estrées (C) —hecho tan honroso para él como vituperable para los franceses— y se dirigió hacia donde estaba De Ruyter peleando encarnizadamente con Rupert (C'). D' Estrées no le siguió, sino que se quedó presenciando con toda tranquilidad la llegada de este refuerzo para los holandeses, que peleaban a las órdenes de Ruyter. Los franceses no intervinieron ya prácticamente en el resto del combate.

Durante su lucha con De Ruyter, procuró Rupert separarse de un modo continuo de la costa, con objeto de llevarse lejos a los holandeses y evitar que pudieran ponerse al abrigo de la misma, caso de que el viento cambiara. De Ruyter siguió sus movimientos, con lo cual fue separándose el centro de la vanguardia (B, B'), siendo ésta una de las razones que alegó después D' Estrées para excusar su tardanza. No parece, sin embargo, probable que hubiera podido impedir la unión de Bankert con su Jefe.

A retaguardia aumentó la confusión a consecuencia de un acto extraordinario realizado por Sir Edward Spragge. Por alguna razón, desconocida, consideraba este General a Tromp —que mandaba la retaguardia holandesa— como su enemigo personal, y para facilitarle los medios de pelear, mandó fachear (detener) a los buques que formaban la retaguardia inglesa, con objeto de esperarle. Este mal entendido amor propio de parte de Spragge, parece que fue originado por cierta promesa que había hecho al rey de que traería a Tromp muerto o vivo o de lo contrario perdería la vida. La parada esta, que recuerda el acto de insubordinación e indisciplina llevado a cabo en la primera guerra por los Almirantes holandeses subordinados, produjo desde luego la separación de la retaguardia (A", B", C"), que cayó rápidamente a sotavento, originándose una lucha encarnizada entre las Divisiones de Spragge y Tromp, aisladas del resto de los demás buques. Los dos Almirantes subordinados se buscaban personalmente, y fue tan empeñado el combate entre las dos capitanas, que por dos veces se vió Spragge obligado a cambiar de buque; la segunda vez fue alcanzado por un cañonazo el bote en que se trasladaba y murió ahogado.

Abandonado de esta manera por su vanguardia y retaguardia, se vió Rupert solo contra Ruyter (B'), quien, al ser reforzado por la División de Bankert, tuvo la habilidad de separar a la subdivisión que formaba la retaguardia del centro aliado, del cuerpo principal de este, rodeando a los veinte barcos que quedaban con los treinta

o cuarenta de que él disponía, probablemente, en aquel momento (C'). Acostumbrados a los efectos de la artillería actual, nos parece imposible que no se hubieran obtenido entonces unos resultados más decisivos; pero no hay que olvidar que, a pesar de toda la habilidad de Ruyter, los holandeses no podían aspirar más que a luchar con los ingleses en iguales condiciones, y aun eso, es de suponer fuera durante muy poco tiempo, pues les era imposible compensar de un modo completo su gran inferioridad numérica. Por esta causa, aunque fueron considerables las pérdidas de ambos bandos, regularmente serían casi equivalentes.

Rupert se separó, por último, del combate, y al ver que la retaguardia inglesa (C'') llevaba la peor parte en la lucha que sostenía, acudió en su ayuda, siendo seguido por Ruyter. Los dos centros navegaban paralelamente dentro del tiro de cañón, pero sin tirarse cañonazos, sin duda porque las municiones escaseaban y había necesidad de economizarlas. A las cuatro de la tarde se verificó la unión del centro inglés con su retaguardia, a tiempo que se llevaba a cabo la de todos los buques holandeses, reanudándose a las cinco el combate, el cual terminó a las siete con la retirada de Ruyter, debida, probablemente, a la aproximación de los franceses que, según sus versiones, se unieron con Rupert a esa hora.

Con esto terminó el combate de Texel, que, como todos los que le precedieron en esta guerra, fue más bien un conjunto de luchas parciales que un gran combate, en el cual, como dice muy bien un historiador naval inglés al hacer su juicio, «los resultados que obtuvieron los holandeses, gracias a la conducta de su Almirante, fueron importantes en grado sumo, pues quedó roto el bloqueo de sus puertos, que hasta entonces había sido efectivo, e imposibilitó en absoluto a los aliados para pensar en desembarco alguno y mucho menos en la invasión» (1).

Los detalles militares del combate pueden apreciarse con bastante exactitud en la descripción que acabamos de hacer, la cual nos permite juzgar la destreza de Ruyter; la rapidez de acción y firmeza de Bankert, conteniendo primero y atravesando después la División francesa; la mala fe aparente, o quizás mejor la torpeza de esta; la insubordinación e imprudencia de Spragge; en resumen, la carencia de todo, menos el valor, por parte de Rupert. Los aliados se recriminaron después con dureza unos a otros; Rupert censuraba a D' Estrées y a Spragge; D' Estrées encontraba desacertada la

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

acción de Rupert al sotaventearse, y Martel, el propio subordinado de D'Estrées, decía claramente que este era un cobarde, en una carta que le costó ir preso a la Bastilla.

El rey de Francia ordenó al Intendente de Marina de Brest que llevase a cabo una información detenida, con cuyos datos formó una Memoria (2) que es la que ha servido principalmente de base a la descripción hecha del combate, la cual deja pocas dudas acerca de la deshonrosa conducta de las armas francesas en el mismo. «Se le dió a entender a M. D'Estrées — dice un historiador marítimo francés— que el Rey deseaba economizar su Escuadra y que se debía desconfiar de los ingleses. ¿Se equivocaba Luis XIV al recelar de la sinceridad de la alianza inglesa, cuando por todas partes tenía avisos de que en esta nación todo el mundo era opuesto a aquélla, y que tanto la nobleza como el pueblo murmuraban de la misma, siendo quizás Carlos II el único que la deseaba?» (1). Probablemente no; pero si sus deseos eran los que dice el escritor francés citado, siguió, indudablemente, mal camino al querer que un militar o una Corparación, desempeñasen papel tan equívoco, como fue el que desempeñaron, en Texel, el Almirante francés y los suyos; la pérdida de la Escuadra hubiera sido un mal menor. Fue tan evidente para los que allí estuvieron, la mala fe o cobardía de los franceses (y la última suposición no es admisible), que uno de los marinos holandeses, al discutir con otros compañeros los motivos que tuvieron los fraceses para no acudir al fuego, les dijo: «¡Qué tontos sois! Han alquilado a los ingleses para que peleen por ellos y su papel aquí se reducía a ver cómo ganaban aquéllos su salario». Más seria y significativa es la frase con que terminaba el Intendente de Brest su memoria oficial, antes mencionada: «En todos estos combates navales parece que Ruyter no se ha ocupado de atacar a la Escuadra fracesa, y que, en este último, destacó solo para contenerla, a diez buques de la división de Zelanda» (2). No puede haber prueba mayor del convencimiento que tenía Ruyter de la ineficacia o traición de aquella parte de las fuerzas aliadas.

Con el combate de Texel, el 21 de Agosto de 1673, se terminó uno de los períodos que forman la historia de las coaliciones marítimas. En él, como en otros, se confirmó el juicio que un Oficial de Marina francés de nuestros días da acerca de ellas: «Unidas las naciones por intereses políticos del momento, pero divididas en el fon-

---

(2) Troude: Batailles Navales de la France, año 1673.
(1) Troude: Batailles Navales de la France, 1673.
(2) Troude: Batailles Navales de la France, 1673.

do hasta límites que alcanzaban el nivel del odio, sin seguir igual criterio en los planes ni en el modo de realizarlos, jamás han dado estas alianzas buenos resultados, o al menos, proporcionados a los esfuerzas hechos por los países coligados contra un enemigo común. Las Marinas de Francia, España y Holanda, parecen haberse aliado en épocas diferentes, solo para hacer más completo el triunfo de las armas británicas» (1). Si a esta tendencia demostrada siempre por las coaliciones, se agregan las rivalidades no menos conocidas que siente cada país por el aumento del poderío de los vecinos y la consiguiente mala voluntad con que se ve logrado un aumento de este género a expensas de la destrucción de otra nación, se obtendrá una idea exacta de la magnitud del Poder Naval que necesita tener un país. No es necesario que sea tan considerable como el de todos los demás reunidos, como parece ser que creen algunos ingleses; basta tener el suficiente para luchar en condiciones ventajosas con el más fuerte, pues es seguro que los demás no contribuirán a que se destruya un factor del equilibrio político, aun en el caso de que pudieran hacerlo sin comprometerse.

Inglaterra y España estaban aliadas en 1793 y tenían sus Escuadras en Tolón cuando los excesos cometidos por la Revolución Francesa parecían amenazar el orden social de Europa. El Almirante de la escuadra española dijo francamente al de la inglesa que la destrucción de la Marina francesa —cuyo contingente estaba entonces, en gran parte, entre sus manos— no podía menos de ser perjudicial para los intereses de España, lo que hizo que se salvaran, por esto, un gran número de buques franceses; y semejante actitud no sólo ha sido calificada, con justicia, de enérgica, sino también de altamente política (1).

Con el combate de Texel terminó la larga serie de guerras que sostuvieron los ingleses y holandeses, con fuerzas análogas, para conseguir el dominio del mar; en esa fecha alcanzó la Marina de Holanda el apogeo de su eficiencia; y su mayor gloria, el Almirante De Ruyter, estaba entonces en el punto más culminante de su carrera. Aunque tenía ya mucha edad, pues contaba en esa fecha sesenta y seis años, no había perdido nada de su ardor guerrero; sus acometidas eran tan enérgicas como ocho años antes y su inteligencia se había aumentado notablemente con la experiencia ganada en la guerra última, pues se ve que sus planes eran mejores y sus

(1) Chabauld-Arnualt: Revue Mar. et Col. julio 1885.

(1) Jurien de la Graviere: Guerres Maritimes.

conocimientos militares mucho más profundos que anteriormente. A él se debe en su mayor parte lo que ganó en disciplina y espíritu militar la Marina holandesa bajo el gobierno del Gran Canciller De Witt, con quien tenía íntima amistad. Fue De Ruyter a esta lucha final, entre los dos grandes pueblos marítimos, en la plenitud de su talento, llevando en sus manos un arma admirablemente templada y con una gloriosa desventaja numérica, consiguiendo salvar a su país, no solo por su valor militar sino también por su previsión y habilidad.

El ataque de Texel fue, en líneas generales, muy parecido al de Trafalgar, pues en ambos se prescindió de la vanguardia enemiga para caer sobre el centro y retaguardia, y lo mismo que en Trafalgar, quedó comprobada la bondad del plan con la deserción de la primera de donde la llamaba su deber; pero como Ruyter tenía desventaja numérica mucho mayor que la de Nelson, su éxito fue menor. El papel desempeñado por Bankert en Solebay fue análogo al de Nelson en San Vicente, cuando cortó la línea española, sólo con su barco (Lámina III, c, c'); pero Nelson llevó a cabo aquel acto sin orden expresa de Jervis, mientras que Bankert no hizo más que realizar el plan de Ruyter. Todavía habremos de ocuparnos una vez más en el curso de nuestra historia, de este hombre heroico y sencillo; pero entonces le veremos rodeado de circunstancias muy tristes y diversas; y ahora, como contraste a las condiciones de carácter que tanta gloria le hicieron ganar, nos parece oportuno insertar en este lugar una breve descripción que el Conde de Guiche (1) hace de su conducta en el combate de los Cuatro Días, cuya descripción hace resaltar en seguida la llaneza y heroísmo de su carácter:

> «Nunca le vi (durante aquellos tres últimos días) más que de buen humor, y cuando la victoria quedó asegurada, decía que era el buen Dios quien nos la había concedido. En medio de los desórdenes de la Escuadra y cuando hubo señales de perder, no parecía impresionado más que por la desgracia de la patria, pero siempre resignado ante la voluntad de Dios. Por último, puede decirse que tenía algo de la franqueza y falta de tiesura de nuestros patriarcas; y para terminar lo que tengo que decir de él, me limitaré a contar que al siguiente día de la victoria le encontré barriendo su propio cuarto y dando de comer a sus polluelos».

(1) Memoires.

Nueve días después del combate de Texel, el 30 de Agosto de 1673, se firmó una alianza entre Holanda, España, Lorena y el Emperador de Alemania y se le dieron los pasaportes al Embajador francés en Viena. Casi inmediatamente ofreció Luis XIV la paz a Holanda en condiciones relativamente moderadas; pero las Provincias unidas, al verse con sus nuevos aliados y con las espaldas bien guardadas del lado del mar, de donde tanto apoyo habían recibido rehusaron abiertamente.

En Inglaterra se hacían cada vez más ruidosos los clamores del pueblo y parlamento; el espíritu religioso y el antiguo odio que despertaba Francia, acrecentaba por días su violencia, a medida que aumentaba la desconfianza que la nación sentía por el rey, en vista de lo cual tuvo este que ceder, a pesar de no haber disminuido, en lo más mínimo, el odio que sentía por la república holandesa.

Al ver Luis XIV la tormenta que se le venía encima, resolvió, por consejo de Turena, abandonar sus posiciones tan peligrosamente avanzadas, evacuando el territorio de Holanda e intentando firmar la paz con las provincias, separadamente, mientras continuaba la guerra con la Casa de Austria en España y Alemania. De este modo volvió a la política de Richelieu y se salvó Holanda. El 19 de Febrero de 1674 se firmó la paz entre Inglaterra y las Provincias. Estas reconocieron en el tratado la supremacía absoluta de la bandera inglesa desde el Cabo de Finisterre, en España, hasta Noruega y además pagaron una indemnización de guerra.

Al quedar Inglaterra neutral en la lucha, que aún continuó durante cuatro años más, la guerra se hizo menos marítima, como era natural. El rey de Francia no creía que su Marina pudiera luchar sola con la de Holanda por considerarla muy inferior en número y eficiencia a la de esta nación; así pues, la hizo abandonar los puertos del Atlántico y limitó sus empresas marítimas al Mediterráneo, a excepción de una o dos expediciones semicorsarias efectuadas a las Indias Occidentales. Las provincias Unidas, por su parte, al verse libres de peligro alguno del lado del mar y no teniendo propósito formal —con excepción de un período muy corto— de operar contra la costa francesa, disminuyeron su Marina, haciéndose la guerra cada vez más continental y tomando parte en ella, mayor número de naciones.

Los Estados alemanes se pusieron al lado de Austria, y el 28 de mayo de 1674 proclamó la Dieta la guerra contra Francia. La gran obra realizada por la política francesa durante las últimas generaciones, se deshizo, pues, de este modo, volviendo Austria a conquistar

su supremacía sobre los Estados alemanes, sin que a pesar de todo esto hubiera sido destruida Holanda. En el Báltico, al ver Dinamarca que Suecia se inclinaba por Francia, se apresuró a hacer causa común con el Imperio alemán, enviando quince mil soldados. En éste quedaban solamente fieles a la alianza francesa los Estados de Babiera, Hannover y Würtenberg.

La guerra terrestre fue generalizándose de esta manera hasta mezclar en ella a casi todas las naciones de Europa, y, por la naturaleza de la misma, el principal teatro de la lucha fueron los países situados detrás de la frontera oriental de Francia, comprendidos entre el Rin y los Países Bajos españoles. Mientras la campaña terrestre se desarrollaba de este modo, ocurrió un episodio marítimo que fue debido a la circunstancia de haber tomado parte Suecia y Dinamarca por bandos diferentes. No lo describiremos detalladamente por considerarlo innecesario, limitándonos a decir que los holandeses enviaron una escuadra al mando de Tromp para unirse a los daneses y que las flotas aliadas consiguieron una gran victoria sobre los suecos en 1676, tomándoles diez buques. Esto demuestra que la superioridad marítima de Holanda quitaba una gran parte de su valor a Suecia, como aliada de Luis XIV.

En el Mediterráneo surgió también una lucha marítima a consecuencia de la revolución de Sicilia contra la dominación española (1). Francia concedió el apoyo que le pidieron los sublevados, como una Diversión contra España; pero nunca consideró esta empresa más que como un objetivo secundario. El interés marítimo que tiene, procede de la nueva aparición de Ruyter en escena y de que su antagonista fue esta vez Duquesne, quien era igual y hasta superior, bajo algunos puntos de vista, a Tourville, Almirante que se le considera muy por encima de todos los demás marinos franceses de su época.

En Junio de 1674 se sublevó Messina, e inmediatamente el rey de Francia la tomó bajo su protección. La Marina española parece que se portó mal en todas partes, y con seguridad se puede afirmar que desarrolló poca eficiencia, por lo que, en 1675, consiguieron los franceses establecerse en la ciudad . Durante aquel año aumentó mucho su Poder Naval en el Mediterráneo, y viéndose España impotente para defender por sí sola la isla, pidió una Escuadra a Holanda, comprometiéndose a costear sus gastos. Las Provincias, «fatigadas con la guerra, llenas de deudas, con su comercio muy abatido

(1) Véase el mapa del Mediterráneo.

y agotado su dinero por la necesidad de pagar al Emperador y a todos los Príncipes alemanes, no podía sostener las enormes flotas que tiempo atrás habían luchado contra Francia e Inglaterra». No obstante, atendieron a España y enviaron a De Ruyter con una escuadra de solo dieciocho buques y cuatro brulotes. El Almirante, que sabía el aumento que había tenido la Marina francesa, dijo que la escuadra era demasiado pequeña y partió con el espíritu oprimido, pero con la calma y resignación que le eran habituales. Llegó a Cádiz en Septiembre, cuando ya los franceses habían reforzado su posición, apoderándose de Agosta, puerto que dominaba la parte Sureste de Sicilia. Todavía fue detenido Ruyter por el gobierno español y no llegó a la costa Norte de la isla hasta fines de Diciembre, en cuya época no pudo ganar el estrecho de Messina por encontrar vientos de proa, y se quedó cruzando entre Messina y las islas de Lipari en sitio a propósito para poder interceptar la Escuadra francesa que se esperaba, al mando de Duquesne, con tropas y víveres.

El 7 de enero de 1676, se avistó a la escuadra francesa, compuesta de veinte navíos de línea y seis brulotes; los holandeses no tenían más que diecinueve, uno de ellos español, y cuatro brulotes, siendo preciso tener en cuenta que, aunque no existe relación detallada de la clase de barcos que tenían los holandeses en este combate, eran, por regla general, los de su nación, inferiores a los ingleses y todavía más a los franceses.

El primer día lo pasaron ambas escuadras maniobrando; los holandeses tenían el barlovento. La noche siguiente, fue borrascosa y obligó a las galeras españolas que acompañaban a los holandeses a buscar refugio en Lipari. Después, cambió el viento, empezando a soplar del SO., con lo cual quedaron los franceses a barlovento, pudiendo atacar o no, según sus deseos. Duquesne se decidió por lo primero, y después de enviar por delante al convoy, formó su línea con el viento por estribor y proa al Sur; los holandeses hicieron lo mismo y esperaron (Lámina V, A, A, A).

Al ver que el gran Almirante holandés no quiso atacar el día 7, a pesar de que pudo hacerlo, por tener el barlovento, no puede menos de experimentarse profunda sorpresa. Al amanecer de dicho día vió al enemigo y se dirigió hacia él; a las tres de la tarde, según una versión francesa, se puso a navegar paralelamente a los franceses y en la misma dirección, pero fuera de alcance de sus cañones, por la parte de barlovento. ¿Cómo puede explicarse esta aparente falta de deseo por luchar, en un hombre que tres años antes había llevado a cabo unos ataques tan desesperados como fueron los de Solebay y

Texel? No se conocen las razones en que se fundó para hacerlo; pero es muy posible que este hombre tan inteligente hubiera comprendido las ventajas defensivas que da el sotavento, especialmente cuando se trata de atacar con fuerzas inferiores a un enemigo dotado de valor impetuoso y de escasa instrucción marinera. Si tales fueron los motivos que le impulsaron a obrar así, hay que reconocer que hallaron justificación completa en el resultado que consiguió.

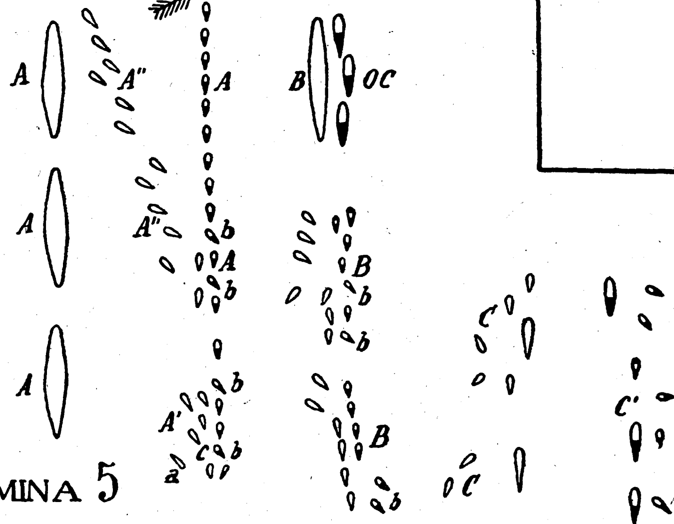
El combate de Stromboli se nos presenta como ejemplo de la táctica que un siglo después habían de emplear los franceses contra los ingleses; mas en este caso, eran los franceses quienes buscaban el barlovento para atacar con furia, mientras que los holandeses se mantenían enteramente a la defensiva. El resultado fue muy parecido al que indicaba Clerk a los ingleses en su célebre obra de táctica naval, como podrá verse por la descripción que hacemos aquí del combate, tomada por completo de un escritor francés (1).

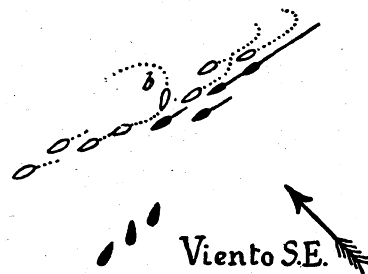
Las dos escuadras estaban formadas en línea de combate, como dijimos antes, y navegaban con el viento por estribor al rumbo Sur, habiéndose decidido De Ruyter a esperar el ataque que no quiso efectuar la víspera. Como se veía colocado entre los franceses y el puerto, comprendió que debía pelear. A las nueve de la mañana cambió de rumbo toda la escuadra francesa, dirigiéndose en línea oblicua hacia la holandesa, maniobra muy difícil de verificar con precisión, y durante la cual recibe el asaltante, en condiciones desventajosas, el fuego del enemigo (A', A", A'"). En esta evolución quedaron casi destrozados dos buques de los franceses. «M. de la Fayette en el *Prudente* empezó el combate; pero habiéndose lanzado temerariamente en medio de la vanguardia enemiga, quedó su barco desmantelado y se vió obligado a retirarse (a). La dificultad de la maniobra desordenó la línea francesa. El Vicealmirante de Preuilli, que mandaba la vanguardia, al verificar la arribada para dirigirse sobre el enemigo, lo hizo en tan corto sitio que, al estar después a distancia conveniente del adversario y orzar para tratar de mantenerse, amontonó los barcos, estorbándose mutuamente el fuego de su artillería (A'). La ausencia de M. de la Fayette de la línea, puso al *Parfait* en peligro. Atacado por dos buques, perdió su mastelero mayor y tuvo también que retirarse del fuego para reparar sus averías».

Vemos, pues, a los franceses presentarse sucesivamente al com-

---

(1) Papeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marine Francaise.


STROMBOLI
8 Enero 1676
Viento O.S.O.
FRANCESES
HOLANDESES
ESPAÑOLES
A
A"
B
OC
b
C
C'
A'
a
LAMINA 5


a
b
Viento S.E.
LAMINA 5a
POCOCK Y D'ACHE
1758
FRANCESES
INGLESES

bate, en lugar de hacerlo todos a la vez, resultado habitual y casi inevitable de la maniobra hecha por ellos.

«En medio de un terrible cañoneo, o sea después de haber entrado en fuego gran parte de los buques, se colocó Duquesne, que mandaba el centro francés, por el costado de la División de Ruyter». La retaguardia francesa no entró todavía en fuego sino hasta después del centro (A", A'"). «Langeron y Bethune, que mandaban los dos buques que iban a la cabeza del centro, fueron aniquilados por fuerzas superiores». ¿Cómo pudo ser esto, si los franceses tenían superioridad numérica? Pues fue, según nos refiere el escritor, porque «los franceses no habían conseguido aún reparar el desorden producido por el primer movimiento». Por último pudieron entrar todos en fuego (B, B, B), consiguiendo Duquesne ordenar poco a poco sus fuerzas.

Los holandeses, que peleaban en toda la línea, resistían por doquier y no había ni uno solo de sus buques que dejase de estar luchando encarnizadamente. No puede, pues, decirse nada que sea más favorable para el Almirante y Comandantes de la escuadra inferior. El resto del combate no está descrito con mucha claridad. Se dice que Ruyter fue retrocediendo de un modo continuo con sus dos Divisiones de cabeza; pero no se sabe si esto era una confesión de debilidad o un movimiento táctico. La retaguardia quedó separada (C') del resto, lo cual constituye una falta para Ruyter o para el Almirante inmediato, al permitirlo; pero las tentativas hechas por los franceses para rodear y aislar a dicha retaguardia del resto de la flota, no tuvieron éxito, debido, probablemente, a las averías sufridas por estos en sus arboladuras, pues hubo un buque francés que consiguió doblar por completo la mencionada División aislada. El combate acabó a las cuatro y media de la tarde, excepto en la retaguardia, y poco después llegaron las galeras españolas y remolcaron a los buques holandeses que habían quedado desmantelados. El hecho de escapar éstos demuestra los daños tan considerables que debieron sufrir los franceses. Las posiciones C, C', quieren mostrar a la retaguardia holandesa muy separada, y el desorden en que queda una escuadra de vela después del combate a consecuencia de las averías que sufre en la arboladura.

Quienes conozcan bien el libro de táctica naval publicado por Clerk hacia el año 1780, verán en esta descripción que el combate de Stromboli reune todos los caracteres distintivos de los métodos de lucha empleados por los ingleses y por sus adversarios en la fecha de la publicación del libro y anteriormente a ella; métodos sobre los

cuales llamaba Clerk la atención de los marinos de su país, según queda dicho. La teoría desarrollada por Clerk partía de la base de que los marineros y Oficiales de la Marina inglesa eran superiores a los de la francesa, en destreza y espíritu, o quizás en ambas cualidades reunidas; y que sus barcos eran, en conjunto, tan rápidos como los de esta; que los primeros estaban convencidos de esta superioridad, y, por lo tanto, ansiaban atacar, mientras que los franceses, convencidos igualmente de su inferioridad, bien por esto o por otras razones, eran contrarios a los encuentros decisivos.

A consecuencia de este ánimo en que estaban los franceses, contaban siempre como seguro, con el ataque ciego y furioso de los ingleses, y habían inventado, al efecto, un plan astuto de combate por medio del cual, aunque parecían luchar, no hacían en realidad, más que evitar la pelea, consiguiendo al mismo tiempo, causar mucho daño al enemigo. El plan consistía en colocarse a sotavento, con lo cual, según hemos dicho antes, lograban situarse ventajosamente para combatir a la defensiva y esperar el ataque. El error que cometían siempre los ingleses, según Clerk, y que la experiencia había demostrado a los franceses que podían contar con él, consistía en colocar su línea paralela a la enemiga o casi paralela y lanzar entonces toda la escuadra al combate, atacando cada buque al que tenía en frente de la línea enemiga. Al verificar esta maniobra, perdía, el que atacaba, el uso de la mayor parte de su artillería, y en cambio tenía que aguantar todo el fuego de su adversario. Además de esto, llegaba invariablemente en desorden cerca del enemigo, porque siempre era difícil mantener la formación de combate, y mucho más en medio del fuego, con el humo de los cañonazos y con la rotura de velas y palos.

De esta manera, precisamente, llevó a cabo Duquesne su ataque en Stromboli y en él se verificaron absolutamente todos los resultados que Clerk señala en su obra, a saber: pérdida del orden de formación; la vanguardia llega primero y recibe el fuego de toda la escuadra enemiga; los buques inutilizados de la vanguardia producen confusión en la retaguardia, etc., etc. Clerk afirma, además (al parecer, con razón), que cuando la acción se generalizaba, los franceses se dejaban ir a sotavento y obligaban con ello a los ingleses a repetir el ataque (1); e igual maniobra vemos que hizo Ruyter en Stromboli, aunque no conocemos con seguridad los mo-

(1) Según dice Clerk, la escuadra francesa no hacía toda a un tiempo este movimiento, sino que lo llevaba a cabo de una manera mucho más científica y militar. Tres o cuatro buques se sotaventeaban simultáneamente a favor del hu-

tivos a que obedeció. Clerk dice que cuando se combate a sotavento, ocupando este por razones tácticas, es corolario indispensable dirigir los tiros a la arboladura de los buques asaltantes por constituir ésta su poder motor y ser necesario asegurarse de que el ataque no ha de poder llevarse más allá de lo que convenga al que esté a la defensiva, como sucedió en Stromboli, en donde los franceses quedaron evidentemente inutilizados, viéndose impotentes para perseguir a Ruyter cuando éste cayó a sotavento y no pudo apoyar a su retaguardia que había quedado aislada, retirándose sin ser prácticamente molestado, a pesar de que ninguno de los buques franceses se había ido a pique.

Aunque no podemos atribuir, con seguridad, a De Ruyter la intención deliberada de escoger la posición de sotavento para combatir, pues que hasta entonces no había habido en el precedente alguno de ello, es evidente que obtuvo todos los beneficios del sistema y que el carácter de los oficiales fraceses de aquella época, dotados de valor impetuoso, pero con poca experiencia de mar, era precisamente el que más convenía para sacar todo el partido posible de una actitud defensiva, por parte de una escuadra inferior en fuerza. Las cualidades del enemigo y los rasgos de su carácter son factores muy principales que deben tenerse en cuenta, y a esto más que a nada

---

mo del resto de la escuadra e iban a formar una segunda línea, la cual servía, cuando era suficientemente numerosa, para proteger, a su vez, a los buques que habían permanecido en la primera, llegado el momento de ejecutar el mismo movimiento de los precedentes, que no dejaba de ser bastante arriesgado. En la lámina V se representa en b b b a los buques holandeses sotaventeándose en esa forma. Los partes oficiales ingleses del siglo dieciocho hablan a menudo de los barcos franceses que hacían esta maniobra; los oficiales ingleses atribuían este movimiento al sublime valor desplagado por ellos; pero Clerk, más verosímilmente, lo considera como una hábil maniobra militar, calculada con acierto a fin de proporcionar a la defensa muchas oportunidades para utilizar a los asaltantes cuando éstos se lanzaban al ataque y no podían hacer uso de toda su artillería. El año de 1812, la fragata **Unites States**, mandada por Decatur, empleó igual táctica en su combate con la **Macedonian**, y la mayor parte de las numerosas bajas que los cañoneros confederados hicieron al barco insignia del Almirante Ferragut en Mobile, las realizaron valiéndose también de este mismo medio. Un barco que se halle dotado de superior velocidad, puede adoptar contra un enemigo una táctica igual, en sus rasgos esenciales, cuando el ardor del ataque o las necesidades del caso obliguen al asaltante a ir directamente contra su contrario.

Había también otro motivo que podía ser causa indirecta de que se sotaventeáse aún más la escuadra que peleaba a la defensiva; motivo que nunca hemos visto citado. Cuando un barco que forma parte de la línea (como c, lámina V), se encuentra sin enemigo por el costado, mientras que el que le precede está, tal vez, luchando encarnizadamente, el impulso natural será meter el timón lo suficiente para poder disparar su artillería y apoyarse. Esta ventaja se obtendrá perdiendo camino y sotaventeándose, con lo que se perderá la formación, la cual solo podrá establecerse en el caso de ser varios los buques sotaventeados, sirviendo éstos de base para la nueva formación, a la que se incorporarían los que estuviesen aún a barlovento.

debió Nelson sus brillantes éxitos. Por otra parte, el Almirante francés atacó de un modo enteramente anticientífico, barco contra barco, sin tratar de concentrar el ataque sobre una parte determinada del enemigo o procurar, al menos, contenerlo hasta que pudieran incorporarse a la escuadra francesa ocho navíos de línea que estaban fondeados en Messina.

No se puede poner en parangón semejante táctica con las de Solebay o Texel; pero como Duquesne fue el mejor Almirante francés de su siglo, a excepción, quizás de Tourville, tiene este combate una importancia en la historia de la táctica, que no debe omitirse de ningún modo. La táctica del Comandante en Jefe marca el nivel más alto de habilidad alcanzado en ésta por los franceses. Sirva a ello de garantía la gran reputación de Duquesne. Antes de dejar este asunto diremos que el remedio que proponía Clerk era atacar la retaguardia de la línea enemiga, a ser posible por sotavento, con objeto de obligar al resto de la Escuadra a que acudiese al socorro de la cola para no dejarla abandonada, con lo que el combate se haría general, que era lo que, según él, deseaban los marinos ingleses.

Después del combate se dirigió Ruyter a Palermo, con su escuadra, hundiéndosele en el camino un buque. Duquesne se reunió frente a Messina con la División francesa que estaba fondeada en este puerto. Los demás accidentes de la guerra de Sicilia no tienen importancia para nuestro objeto.

El 22 de Abril se encontraron otra vez De Ruyter y Duquesne frente a Agosta. Duquesne tenía veintinueve buques; los españoles y holandeses sumaban veintisiete, de los cuales diez eran españoles. Desgraciadamente, el Almirante en Jefe era español y colocó en el centro de la línea a los barcos de su país, en contra de la opinión de Ruyter, que sabiendo la poca eficiencia de los buques españoles, deseaba haberlos repartido en toda la línea, con lo que se les hubiera apoyado mejor. Ruyter tomó el mando de la vanguardia, y como los aliados tenían el barlovento, atacaron, pero el centro español se mantuvo a tiro largo de cañón, dejando que la vanguardia holandesa sostuviera el peso del combate. La retaguardia siguió los movimientos del Almirante en Jefe, por lo que combatió muy poco. En esta triste ocasión y en el cumplimiento de un deber tanto más glorioso cuanto más desesperado, De Ruyter, que en su larga carrera fue siempre respetado por el plomo enemigo, recibió una herida mortal que le produjo la muerte, una semana después, en Siracusa, y con su pérdida desaparecieron todas las esperanzas que pudiera haber de

resistencia a los franceses en el mar. Al mes de ocurrir su muerte, atacaron los franceses a las escuadras aliadas fondeadas en Palermo, destruyéndolas en gran parte; al par que una División, salida de Holanda para reforzar la escuadra del Mediterráneo, se encontraba en el Estrecho de Gibraltar con una Escuadra francesa y se veía obligada a refugiarse en Cádiz.

La campaña de Sicilia continuó siendo parte muy secundaria de la guerra, y la poca importancia que Luis XIV le daba se ve fijándose en que su atención estaba totalmente concentrada en la guerra continental. ¡Qué idea más distinta habría tenido del valor de Sicilia, si sus miradas se hubieran fijado en Egipto y en el desarrollo marítimo!

A medida que fueron pasando los años, se fue excitando contra Francia el espíritu del pueblo inglés; las rivalidades comerciales con Holanda parecieron caer en el olvido y, por fin, llegó a considerarse verosímil que Inglaterra, que había empezado la lucha como aliada de Luis XIV, tomara las armas contra él antes de terminarse la campaña. Entre otras causas de envidia, existía la de ver que la Armada francesa aumentaba hasta llegar a ser superior, en numero de buques, a la suya. Carlos II resistió algún tiempo la presión del Parlamento; pero en el mes de Enero de 1678 se vió obligado a firmar un tratado de alianza ofensiva y defensiva con Holanda; llamó a los soldados ingleses que formaban parte del Ejército francés y cuando se abrió el Parlamento, en Febrero, pidió recursos para equipar noventa buques y treinta mil soldados.

Luis XIV, que estaba esperando este resultado, ordenó la evacuación inmediata de Sicilia. No temía a la nación inglesa por tierra, pero en el mar le era imposible sostener contra las potencias marítimas coligadas. Al mismo tiempo redobló sus ataques sobre los Países Bajos españoles. Mientras tuvo esperanzas de que Inglaterra no emplease sus barcos contra él, evitó herir la susceptibilidad del pueblo inglés acerca de la costa de Holanda; pero al ver que se convertía éste en enemigo, trató de atemorizar a Holanda, atacándole con furia por donde más lo temía.

Las Provincias Unidas eran, verdaderamente, el alma de la coalición. Aunque constituían el Estado de menor extensión territorial de todos cuantos luchaban contra Luis XIV, era el enemigo más poderoso que este tenía, por el carácter y propósitos de su gobernante, el Príncipe de Orange, y por su riqueza, que no solo les permitía sostener los Ejércitos confederados, sino que hacía que se mantuvieran fieles a la alianza los pobres e insaciables Príncipes alemanes.

A pesar de verse casi solas, aguantaban el peso de la guerra gracias al poder de su marina y a su talento marítimo-comercial; y si bien sufrían considerablemente, podían sobrellevarla.

Lo mismo que Inglaterra en siglos posteriores, Holanda, la gran potencia marítima de los tiempos de que hablamos, se vio obligada a sostener una guerra contra las ambiciones de Francia; guerra que pudo soportar, mas no sin que fuera a costa de considerables quebrantos. Su comercio marítimo, perseguido por los corsarios franceses, sufrió grandes perjuicios, no solo por los buques apresados, sino por el inmenso daño que representaba para él mismo la pérdida de tráfico entre los países extranjeros, que tanto había contribuído a la prosperidad de Holanda, y que a consecuencia de la guerra se verificaba, en gran parte, por buques de otras naciones. Cuando Inglaterra quedó neutral, se acogió a su bandera casi todo este tráfico, encargándose sus buques de este rico negocio a causa de la seguridad con que cruzaban los mares, gracias a los vehementes deseos que Luis XIV tenía de ganarse la voluntad de la nación inglesa. Esta política le llevó a hacer grandes concesiones ante las exigencias de Inglaterra en materia de tratados comerciales, deshaciendo así gran parte de la obra realizada por Colbert, que había procurado estimular el desarrollo del Poder Naval de Francia —aún bastante débil— por medio de una decidida protección. Estas concesiones, no hicieron, sin embargo, más que contener un poco las pasiones que arrastraban a Inglaterra; pues no eran solo los intereses particulares, sino motivos mucho más poderosos los que la llevaban a declarar la guerra a Francia.

Los intereses de Holanda eran todavía más contrarios a la prolongación de la guerra desde el momento en que Luis XIV mostró deseos de concertar la paz. Una guerra en el continente, podría ser para ella, a lo sumo, un mal necesario, pero sin duda alguna constituía una causa de agotamiento. El dinero que gastaba en sus ejércitos y en los aliados, era completamente perdido para su marina y se iban ya agotando las fuerzas de su prosperidad en la mar. No trataremos aquí de examinar hasta qué punto tuvo o no razón el Príncipe de Orange en observar la inflexible actitud que sostuvo en contra de Luis XIV, ni veremos, tampoco, si los planes de este fueron motivo suficiente para ello, pues nos saldríamos de nuestro objeto; pero sí es indudable que el príncipe sacrificó en la lucha el Poder Naval de Holanda, agotando sus recursos, y que con él la hizo perder su categoría entre las naciones del mundo. «Situada entre Francia e Inglaterra —como dice un historiador holandés— estuvieron las Pro-

vincias Unidas en guerra casi constante con una u otra desde la fecha en que lograron su independencia de España y estas luchas agotaron su dinero, aniquilaron su Marina y produjeron la decadencia rápida de su comercio, industria y navegación, viéndose de esta manera a una nación amante de la paz, aplastada bajo el peso de largas guerras que no había provocado. A veces, fue también la amistad de Inglaterra poco menos dañosa para Holanda que su enemistad. Como que mientras una prosperaba, la otra decaía, la alianza entre las dos, era parecida a la del gigante y el enano (1).

Hasta ahora hemos visto a Holanda en abierta hostilidad con Inglaterra o al menos como rival; desde aquí en adelante aparecerá como aliada; pero en ambos casos fue la que más sufrió a consecuencia de su menor extensión, población y situación menos favorable.

El agotamiento a que habían llegado las Provincias Unidas, el clamoreo de sus comerciantes y de los partidarios de la paz, unido a los sufrimientos de Francia, a sus dificultades financieras y a la amenaza de ver a la Marina inglesa unirse a sus ya numerosos enemigos, inclinaron a la paz a los dos elementos principales de esta guerra tan larga. Luis XIV deseaba, desde hacía mucho tiempo, concertarla con Holanda solamente; pero ésta rehusó, al principio, por no abandonar a las naciones que se le habían aliado en la época de angustia, y después por la firme voluntad de Guillermo de Orange. A pesar de esto, se fueron venciendo poco a poco las dificultades y el 11 de Agosto de 1678 se firmó, por fin, la paz de Nimega entre las Provincias Unidas y Francia, conformándose las demás naciones al poco tiempo con ella.

La que sufrió principalmente en esta paz fue, como era natural, la débil y extensa monarquía española, que cedió a Francia el Franco-Condado y una porción de plazas fuertes en los Países Bajos españoles, con lo que Francia extendió así sus fronteras por el E. y el NE. Holanda, por cuya destrucción había emprendido Luis XIV la guerra, no perdió ni un solo palmo de terreno en Europa, y únicamente cedió sus colonias de la costa occidental de Africa y la Guayana. A su Poder Naval debió, en primer término, su salvación y el resultado satisfactorio obtenido en las cláusulas del tratado de paz. Aquel fue quien la salvó en la hora del mayor peligro y por el mismo medio consiguió después sostener la guerra general que hubo. Puede decirse que el Poder Naval fue uno de los principa-

(1) Davies: Historia de Holanda.

les factores que determinaron el resultado final de la gran guerra terminada con el tratado de Nimega. Ningún otro, aisladamente considerado, ejerció tanta influencia como él.

El esfuerzo hecho no por eso dejó de quebrantar su poderío, y como le siguieron después muchos años de sacrificio parecidos, acabó, al fin, por hundirse. Pero ¿cuál fue el factor causado por las guerras ruinosas de esta época en el extenso y poderoso Estado cuyo rey, por ambición extrema, había provocado la guerra? Entre las muchas actividades desplegadas durante el brillante principio que tuvo el reinado del joven rey de Francia, ninguna fue más importante ni estuvo dirigida con mayor talento que las de Colbert, quien procuró primero levantar la Hacienda, sacándola del desorden en que había caído y después hacer que descansara sobre bases firmes, aumentando la riqueza de la nación. Esta riqueza, muy inferior entonces a la que era capaz de llegar a tener Francia, iba a desarrollarse fomentando la producción, estimulando al comercio hasta que alcanzase un grado extraordinario de actividad, creando una gran flota mercante, una gran marina militar y aumentando la extensión colonial. Algunos de estos elementos constituyen el origen del Pader Naval y otros son la esencia misma de este poder, que puede decirse acompaña siempre el poderío de toda nación que tenga costa, cuando no constituye el principal elemento de vitalidad y fuerza.

Durante cerca de doce años todo fue bien; el desenvolvimiento de la prosperidad de Francia en todos estos sentidos adelantó rápidamente, aunque no con igual paso, y los ingresos que tenía la Hacienda aumentaban de un modo considerable. Entonces llegó para el rey el momento de decidir el género de empresas a que su natural ambición le impulsaba, quizás cuerdamente. Dos caminos estaban abiertos ante él; para seguir el primero era necesario verificar grandes esfuerzos, se estorbaba el desarrollo de las actividades naturales de su pueblo, en lugar de favorecerlas, y se arruinaba el comercio toda vez que hacía inseguro el dominio del mar; mientras que si optaba por el segundo, era preciso hacer grandes gastos, pero a cambio de ellos se mantendría la paz en las fronteras, y al guiar a la nación hacia el dominio del mar, no tardaría el Estado en recobrar toda o la mayor parte de los gastos hechos, gracias al impulso que recibiría el comercio y todo lo que de él depende.

La prueba de que no es éste un cuadro fantástico está en que por la política que siguió Luis XIV respecto a Holanda y por las consecuencias que resultaron de ella, dió este Monarca el primer im-

pulso a Inglaterra, en el camino que la llevó a la relización de los resultados que habían soñado para Francia, Colbert y Leibnitz. El fue quien hizo que pasara la industria de los transportes de los holandeses a los ingleses; él fue quien permitió a Inglaterra instalarse pacíficamente en Pensilvania y Carolina, dejándola también apoderarse de Nueva York y Nueva Jersey y él fue, por último, quien sacrificó al naciente comercio francés para ganarse la neutralidad de esta misma nación.

En un principio no adelantó mucho Inglaterra, pero después se colocó rápidamente en lugar preeminente entre las demás potencias marítimas, y a pesar de las grandes pérdidas que experimentó tanto el país en general como determinados individuos en particular, su prosperidad fue siempre considerable, aún en plena guerra. Sin duda que Francia no podía olvidar su situación continental ni podía aislarse por completo de las guerras que ocurrieran en el continente; pero es muy probable que si hubiese preferido seguir el camino que conducía a la prosperidad marítima, habría de haberse evitado muchos conflictos y hubiera podido sostener mucho mejor aquellos que les resultaran imposibles de evitar.

Al firmarse la paz de Nimega, los daños no eran del todo irreparables; pero «las clases agricultoras, el comercio, la industria y las colonias habían sufrido por igual con la guerra, y las condiciones de la paz, tan ventajosas para el poderío militar y territorial de Francia, distaban mucho de serlo para las industrias, por haberse rebajado las tarifas protectoras en favor de Inglaterra y Holanda» (1), las dos naciones marítimas. La Marina mercante quedó muy dañada y la situación en que estaba la militar, a pesar de su extraordinario desarrollo, que despertaba los celos de Inglaterra, era comparable a un árbol sin raíces, que pronto se marchitó con el viento de la guerra.

Antes de terminar con esta guerra tenida contra Holanda, daremos a continuación una breve noticia del Conde D'Estrées, el Almirante a quien confió Luis XIV la dirección de las fuerzas navales francesas en la flota aliada, y que, por lo tanto, mandaba el contingente francés en los combates de Solebay y Texel. Por dicha noticia se adquirirá alguna luz sobre la idoneidad de los oficiales de marina franceses de esta época, antes de que adquiriesen suficiente práctica de mar.

---

(1) Martín: Historia de Francia.

D' Estrées salió a la mar por primera vez el año 1667, cuando ya era un hombre de edad madura; y a pesar de ello, en 1672 lo encontramos a la cabeza de una poderosa Escuadra llevando a sus órdenes a Duquesne, que era un consumado hombre de mar, que contaba cerca de cuarenta años de servicio. En 1677 obtuvo permiso del rey para armar a su costa ocho buques, con la condición de quedarse con la mitad de las presas que hiciera. Con esta escuadra llevó a cabo un ataque contra la isla Tobago, que era entonces holandesa, con una despreocupación tal, que demostró bien que no había sido falta de valor lo que inspiró su equívoca conducta en Texel. Al año siguiente salió otra vez, pero varó toda su escuadra en las islas Aves. El relato que de esto hace el Comandante del buque insignia, es tan divertido como instructivo. Sus palabras son las siguientes:

> «Habiendo tomado los pilotos la altura del sol el día en que se perdió la escuadra, el Vicealmirante les hizo poner en su cámara, como siempre, las situaciones obtenidas. Al entrar yo para enterarme de lo que iba a hacerse después, encontré al tercer piloto, Bourdaloue, que salía llorando, y al preguntarle la causa me contestó: «El Almirante me ha amenazado e insultado, como de costumbre, porque según mis cálculos, la corriente es mayor que la que resulta a los demás pilotos; y sin embargo, yo no soy más que un pobre hombre que hace todo lo que puede». Cuando entré en la cámara, el Almirante, que estaba muy incomodado, me dijo: «Ese bribón de Bourdaloue viene siempre con una tontería o con otra; voy a echarlo del buque. Dice que seguimos unos caminos que ni el demonio los entiende ni yo tampoco». Como yo no sabía cuál era el verdadero —dice el Comandante del buque no menos ingenuamente— no me atreví a decir nada por temor de que aquella tempestad descargara sobre mi cabeza». (1).

Pocas horas después de esta escena, que según dice el Oficial francés de quien hemos tomado la relación, «parecería ahora casi grotesca, pero que es un fiel retrato de las costumbres marítimas de aquella época, la escuadra toda, se perdió, encallando en un grupo de rocas llamado las islas Aves. Así eran los Oficiales». El Comandante del buque insignia, en otra parte de su relato, dice: «El naufragio fue consecuencia de la línea general de conducta seguida por el Vice-

(1) Gogeard: Marine de Guerre.

almirante D' Estrées. Merecía para él siempre más crédito la opinión de sus criados o de gente por el estilo, que la de los verdaderos oficiales del barco. Esta manera de obrar en el Conde D' Estrées puede explicarse diciendo que, desprovisto de los conocimientos necesarios a una profesión que había abrazado demasiado tarde, tenía siempre obscuros consejeros con objeto de apropiarse sus opiniones y deslumbrar después a la dotación del barco acerca de su capacidad» (1). D'Estrées fue promovido a Vicealmirante dos años después de haberse embarcado la primera vez.

(1) Troude: Batailles Navales.

CAPITULO IV

REVOLUCION INGLESA. — GUERRA DE LA LIGA DE AUGSBURGO, 1688-1697. — COMBATES NAVALES DE BEACHY HEAD Y DE LA HOUGUE.

La paz de Nimega fue seguida de un período de diez años en los que no volvió a estallar ninguna guerra de importancia. Distó mucho, sin embargo, de ser este un período de quietud política. Luis XIV mostraba tantos deseos, en la paz como en la guerra, de extender sus fronteras hacia el Este, y usurpó, sucesivamente, en poco tiempo, extensiones territoriales que no le correspondían por el tratado de paz. Reclamaba esto y aquello en virtud de antiguos lazos feudales; lo de más allá como cedido implícitamente en el tratado, por depender de cosas consignadas en él como suyas; unas veces por medio de compra, otras empleando simplemente la fuerza y apoyando siempre sus pretendidos derechos con la presencia de fuerza armada, cuando echaba mano de sus mal llamados medios pacíficos, continuó aumentando su territorio desde 1679 a 1682. La agresión que más conmovió a Europa y sobre todo al imperio alemán, fue la toma de la que entonces era ciudad imperial de Strasburgo, verificada el 30 de septiembre de 1681. El mismo día, compraba la ciudad de Casale, en Italia, al Duque de Mantua, mostrando con ello que su ambición se dirigía también en este sentido, y lo mismo hacia el Norte que hacia el Este. Ambas eran posiciones de gran importancia estratégica que amenazaban respectivamente a Alemania e Italia en caso de guerra.

La conmoción que esto produjo en toda Europa, fue grandísima. Por todas partes iba creándose Luis XIV enemigos y perdiendo amigos, a impulsos de la completa confianza que tenía en su poderío. El rey de Suecia, insultado y agraviado directamente en su Ducado de Deux-Ponts, se volvió contra él, de igual modo que los estados italianos, y hasta el mismo Papa se unió a los enemigos de un rey que mientras mostraba su celo por la conversión de los protestantes, se preparaba a revocar el edicto de Nantes. Pero aunque el descon-

tento fuese general y profundo, necesitaba ser organizado y dirigido; y el espíritu necesario para darle forma y expresión final, de un modo efectivo, vino otra vez de Holanda, encarnándose en la persona de Guillermo de Orange. Se necesitaba tiempo, sin embargo, para llevar a cabo la obra. «Nadie se había armado todavía, pero todo el mundo hablaba, escribía y se agitaba desde Estokolmo a Madrid... La guerra de pluma precedió muchos años a la de la espada; se hacían incesantes llamamientos a la opinión pública de Europa por publicistas infatigables y se difundía por todas partes el terror hacia la nueva monarquía universal» que aspiraba a ejercer el papel desempeñado en otro tiempo por la Casa de Austria. Se sabía que Luis XIV tratab de hacer a su hijo o a sí mismo emperador de Alemania; pero se presentaron complicaciones de diferentes clases, como intereses privados, falta de dinero, etc., y la combinación de todo esto contribuyó a retardar la acción. Las Provincias Unidas, no obstante los deseos de Guillermo, no se mostraban propicias a ejercer otra vez de banqueros de una coalición y el emperador estaba tan amenazado en su frontera oriental por la rebelión de los húngaros y por los turcos, que no se atrevía a correr los riesgos de una guerra en Occidente.

La marina militar francesa iba mientras tanto aumentando rápidamente en número y eficiencia bajo los cuidados de Colbert, adquiriendo, además, los precisos hábitos de guerra en ataques que efectuaba contra los piratas berberiscos y sus puertos. Durante el mismo período fueron, en cambio, decayendo las marinas de Inglaterra y Holanda, tanto en número de buques como en organización. Ya hemos dicho en otro lugar que cuando en 1688 necesitó Guillermo de Orange buques holandeses para emprender su expedición a Inglaterra, se le dijo que la marina estaba en muchísimo peor estado que en 1672 y que «había disminuído de manera incalculable, faltándole, además, sus mejores jefes». En Inglaterra, al relajamiento de la disciplina había seguido una política económica que hizo disminuir gradualmente el número de buques, con perjuicio de la condición de la flota. Después, ante la corta desavenencia habida con Francia en 1678 y el temor de ir a la guerra con ella, encomendó el rey el cuidado de la marina a un cuerpo de nueva creación, acerca del cual dice un escritor marítimo inglés lo siguiente: «Esta nueva administración duró cinco años, y si hubiera continuado cinco más, habría remediado, con seguridad, hasta los numerosos y grandes males introducidos por ella, inutilizando a toda la marina militar, con lo que no hubiera dejado lugar para errores futuros. El conocimiento exacto de lo que ocurría indujo al rey en 1684 a tomar por su propia cuenta la direc-

ción de la marina, volviendo a colocar en ella a la mayor parte de los antiguos oficiales; pero antes de que se hubieran podido hacer grandes progresos en su reorganización, murió Su Majestad, en 1685» (1).

El cambio de rey fue de gran trescendencia, no solo para la marina inglesa, sino por el efecto final que iba a causar en los planes de Luis XIV y en el curso de la guerra general que estaba preparando con sus agresiones. A Jacobo II le interesaba la marina y muy especialmente por ser él hombre de mar y haber mandado en jefe en los combates de Lowestoft y Solebay. Sabía lo abatida que estaba e inmediatamente tomó disposiciones bien pensadas para reorganizarla, buscando que aumentase el número de sus buques y su eficiencia. Durante los tres años de su reinado, se adelantó muchísimo en el perfeccionamiento de un arma que se estrenó en contra suya y de su mejor amigo.

La subida al trono de Jacobo II, que tan favorable parecía ser para Luis XIV, precipitó la acción de Europa contra él mismo. La Casa de Estuardo, íntimamente aliada con el rey de Francia, por cuyo gobierno absoluto sentía profunda afición, había usado el poder real, todavía considerable, para contener la enemistad política y religiosa que toda la nación inglesa sentía por Francia. Jacobo II agregó a las mismas simpatías políticas, un fervor católico tan firme que lo condujo a verificar actos que despertaron las iras del pueblo inglés; lo que al fin dio por resultado su expulsión del Trono, proclamando el Parlamento, para sucederle, a su hija María, casada con el Príncipe de Orange.

En el mismo año que subió al trono Jacobo II, empezó a formarse una extensa combinación diplomática contra Francia. Este movimiento presentaba dos aspectos diferentes: el político y el religioso. Las naciones protestantes estaban irritadas por la creciente persecución que sufrían los protestantes franceses y su resentimiento adquirió mayor fuerza al ver a Jacobo II de Inglaterra cada vez más inclinado hacia Roma. Las naciones protestantes del norte, como Holanda, Suecia y Brandenburgo, se aliaron entre sí, contando con que serían apoyadas por el Emperador de Austria y Alemania, por España y otras naciones, que aunque eran católicas, tenían razones políticas u odios contra Francia. El emperador había logrado últimamente ventajas sobre los turcos, con lo que quedó libre para dirigirse contra Francia.

---

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

El 9 de julio de 1686 se firmó en Augsburgo un convenio secreto entre el Emperador, los Reyes de España y Suecia y varios príncipes alemanes, el cual solo era defensivo contra Francia, pero podía pronto convertirse en ofensivo. Este tratado tomó el nombre de Liga de Augsburgo y de él ha tomado su nombre la lucha que se emprendió dos años después, la cual es conocida en la Historia con el nombre de Guerra de la Liga de Augsburgo.

Durante el año siguiente de 1687, alcanzó el Imperio mayores éxitos, todavía, sobre turcos y húngaros. Era evidente que ya no podía contar Francia con distraer las fuerzas de aquél por su frontera oriental. Al mismo tiempo, el descontento de los ingleses aumentaba cada vez más y lo mismo las ambiciones del Príncipe de Orange, que aspiraba al trono de Inglaterra, no por satisfacción personal, sino porque esperaba realizar así mejor su deseo más vehemente, que consistía en abatir para siempre el poder de Luis XIV. Pero para llevar a cabo su expedición a Inglaterra, necesitaba obtener de las Provincias Unidas buques, dinero y hombres y aquellas no se mostraban propicias para ello, por comprender que el resultado inmediato sería la guerra con Luis XIV, que contaba como aliado a Jacobo II. El rey de Francia fue, sin embargo, quien acabó de decidir la cuestión, eligiendo aquel mismo momento para revocar las concesiones que había hecho en el tratado de Nimega al comercio holandés, con lo que se causaban considerables perjuicios a los intereses materiales de Holanda, y esto fue la causa de que se inclinara la balanza en contra de Francia. «Esta violación de las cláusulas del tratado de Nimega —dice un historiador francés (1)— dio un terrible golpe al comercio holandés y redujo en una cuarta parte el tráfico en Europa haciendo desaparecer el obstáculo que las pasiones religiosas encontraban, todavía, en los intereses materiales, y puso toda Holanda a disposición de Guillermo, pues nadie tuvo ya motivo para mantener buenas relaciones con Francia». Esto era en noviembre de 1687. Al verano siguiente, el nacimiento de un heredero del trono inglés precipitó la solución. La lealtad inglesa podía avenirse con el reinado de su padre, que era ya de edad avanzada, pero no pudo soportar la perspectiva de una serie de reyes católicos.

Las cosas habían llegado, al fin, al período de crisis que se había estado preparando desde años atrás. Luis XIV y Guillermo de Orange, enemigos antiguos, eran entonces las dos figuras más salientes de la política europea, no solo por la importancia de sus personalidades, sino por la causa que cada uno representaba, y ambos

(1) Martín: Historia de Francia.

estaban a punto de acometer acciones cuyos efectos habían de sentirse durante muchas generaciones. Guillermo de Orange, dotado de temperamento despótico, tenía puestas sus miras en la libre Inglaterra, de la que estaba separado por el estrecho brazo de mar que constituía la defensa del reino insular, y dicho canal podría convertirse en barrera infranqueable para los elevados fines que perseguía, si el rey de Francia se decidía a enviar suficiente número de buques para dominar el mar, lo cual podía hacer muy bien.

Luis XIV, con todo el poder de Francia en su mano, y su atención fija como siempre en oriente, vió a todas las naciones continentales de Europa coligasen contra él. Por el flanco estaba Inglaterra, que le odiaba de corazón, y permanecía ansiosa de tomar parte en la lucha a favor de sus enemigos, pero no tenía todavía caudillo que la guiara a ello, y en manos del rey de Francia residía también la facultad de impedir, o al menos estorbar, que Guillermo de Orange encontrase el camino libre para ir a Inglaterra, donde podría convertirse en su jefe, logrando con ello la unidad de gobierno de las dos potencias marítimas. Ahora bien; con la superioridad marítima que por aquel entonces había alcanzado Francia sobre Holanda, si Luis XIV la hubiera atacado por tierra y al propio tiempo hubiera enviado su escuadra al Canal de la Mancha, es muy posible que hubiera podido retener a Guillermo en su país, tanto más cuanto que la marina inglesa, atendida y mimada como estaba por el Rey, era probable que tuviera por este mayor fidelidad aún de la que comunmente sienten los marinos hacia su jefe; pero fiel a las preocupaciones de toda su vida y tal vez arrastrado por ellas, sin poderlo evitar, dirigió sus iniciativas hacia el continente, y el 24 de septiembre de 1688 declaró la guerra a Alemania, lanzando sus ejércitos en dirección al Rin.

Guillermo de Orange vio desaparecer, lleno de alegría, el último obstáculo que existía para el logro de su ambición, y el 30 de octubre, después de haberse visto detenido por vientos contrarios, consiguió hacerse a la vela para Inglaterra. Formaban la expedición más de quinientos transportes con quince mil soldados, sirviendo de escolta cincuenta buques de guerra, y como dato curioso que nos dará a conocer el carácter de las luchas de la época, en que se veían mezclados los dos aspectos político y religioso, consignaremos el hecho de que la mayoría de los Oficiales del Ejército que constituían la expedición de Guillermo eran protestantes franceses expulsados de su país desde la última guerra, y a la cabeza de ellos iba el hugonote Schomberg, antiguo Mariscal de Francia.

La primera tentativa fue estorbada por un temporal; pero el 10 de noviembre volvió la expedición a hacerse a la mar, y merced a un

tiempo favorable atravesó el Canal de la Mancha, pudiendo Guillermo de Orange desembarcar, al fin, en Torbay el 15 del citado mes. Antes de que hubiera terminado el año, había escapado ya Jacobo II de su reino, y el 21 de abril siguiente fueron proclamados, Guillermo y María, reyes de Inglaterra, quedando esta nación unida a Holanda en la guerra que Luis XIV declaró a las Provincias Unidas, no bien se enteró de la invasión verificada por Guillermo.

Durante todo el tiempo que se estuvo preparando la expedición y después en el que medió por su detención, el embajador francés en El Haya y el ministro de marina no hicieron más que rogar a Luis XIV la detuviera, valiéndose de su poderosa marina —que lo era tanto que en los primeros años de guerra superaba mucho a las de Inglaterra y Holanda reunidas— pero Luis XIV no quiso. Tanto el rey de Francia como el de Inglaterra parecían estar materialmente ciegos, pues Jacobo II, a pesar de sus temores, rehusó firmemente toda clase de apoyo de la marina francesa, confiado en la fidelidad de los marinos ingleses a su persona, por más que sus intentos de celebrar misa a bordo de los buques habían ocasionado ya un tumulto y motín que a poco termina echando al agua, las dotaciones, a los sacerdotes.

Francia entró en la guerra de la Liga de Augsburgo sin un solo aliado. «Lo que su política había temido más y había conseguido evitar desde tiempo atrás, iba a ocurrir. Inglaterra y Holanda no solo estaban aliadas sino regidas por una misma persona, y la primera había entrado en la coalición con toda la vehemencia del odio tanto tiempo contenido por la política de los Estuardos».

Respecto a la guerra marítima, tienen mucha menor importancia táctica de los combates navales de la misma, que los de Ruyter. Las enseñanzas de más interés que ofrece esta guerra bajo el punto de vista estratégico, son: el fracaso de Luis XIV, a pesar de tener una superioridad marítima considerable, que hubiera sido muy a propósito para apoyar a Jacobo II en Irlanda, la cual había seguido fiel a su persona, y la desaparición gradual del océano de las numerosas escuadras francesas que ya no podía sostener Luis XIV a causa de los grandes gastos ocasionados por la política continental que había elegido. Un tercer punto de vista de menos interés, relativamente, que los anteriores, es el carácter peculiar y las extensas proporciones que alcanzó la guerra de corso en Francia a medida que fueron desapareciendo las escuadras. Esto y el gran efecto producido por este género de guerra, parece estar en contradicción, con lo que hemos dicho en otro lugar respecto a la ineficacia de semejante método de guerra cuando no

está apoyado por Escuadras; pero si se hace un examen detenido de las circunstancias según las cuales se ejerció, como haremos más adelante, se verá que esta contradicción es más aparente que real.

Si el Rey de Francia se hubiera aprovechado de la experiencia adquirida en el último conflicto, para dirigir esta nueva guerra provocada por él, entonces su mayor esfuerzo debería haberlo verificado contra Guillermo de Orange y contra el poder naval de las dos naciones marítimas. El punto débil de la situación de Guillermo de Orange era Irlanda, y en la misma Inglaterra no solo había numerosos partidarios del rey desterrado, sino que hasta los mismos que habían llamado a su sucesor, limitaban su soberanía, imponiéndole celosas restricciones. Puede, pues, decirse que hasta que Irlanda no estuviera sometida no podía considerarse Guillermo seguro en su trono.

Jacobo II, que había huído de Inglaterra en enero de 1689, desembarcó en Irlanda en el mes de marzo siguiente escoltado por una escuadra francesa y acompañado de tropas de esta nación, siendo recibido con gran entusiasmo en todas partes, excepto en el Norte, que era protestante. Estableció su capital en Dublin y permaneció én el país hasta julio del año siguiente. Durante estos quince meses tuvieron los franceses una gran superioridad de fuerzas en el mar; desembarcaron tropas en más de una ocasión, y los ingleses, al intentar impedirles que lo verificaran, fueron derrotados en el combate naval de la bahía de Bantry (1). Pero, aunque Jacobo II estuviese establecido de una manera tan firme y fuese de la mayor importancia apoyarlo, no lo era menos impedir que Guillermo de Orange desembarcase hasta que Jacobo hubiera recibido más refuerzos y se hubiese rendido Londonderry, que a la sazón estaba sufriendo su famoso sitio; pero a pesar de ser los franceses, en 1689 y 1690, más poderosos en el mar que los ingleses y holandeses reunidos, el almirante inglés Rooke pudo llevar socorros a Londonderry, sin ser molestado, y más tarde desembarcó el mariscal Schomberg con un pequeño ejército cerca de Carrickfergus. Rooke cortó las comunicaciones entre Irlanda y Escocia, donde había muchos partidarios de los Estuardos y después siguió con su pequeña escuadra a lo largo de la costa de Irlanda, intentando quemar los buques fondeados en Dublin, y no haciéndolo por faltarle solo el viento; por último, se presentó frente a Cork, ocupado a la sazón por Jacobo II, se apoderó allí de una isla del puerto y volvió, sano y salvo, a Las Dunas, en octubre.

Estos servicios, que fueron causa de que se levantara el sitio de Londonderry, mantuvieron libres las comunicaciones entre Inglaterra

(1) Véase el mapa del Canal de la Mancha y Mar del Norte.

e Irlanda, las cuales continuaron así durante todos los meses de verano, sin que los franceses intentaran nada, por su parte, para impedirlo. Es casi seguro que si la flota francesa hubiera cooperado de una manera efectiva durante el verano de 1689, habría acabado con la oposición que hubiese podido encontrar Jacobo II en Irlanda, aislando a este país de Inglaterra, lo que hubiera ocasionado el quebranto consiguiente a la soberanía de Guillermo de Orange.

Al año siguiente se cometió el mismo error estratégico y político. Las empresas que, como la de Jacobo II en Irlanda, dependen de un pueblo débil apoyado por un poder exterior, necesitan progresar, pues pierden fuerza en el momento que no adelantan; mas todavía estaba entonces en condiciones de lograr su objeto, si Francia se decidía a cooperar de veras, y sobre todo con su flota. Es también condición inherente a toda nación que posee una marina puramente militar como era la de Francia, ser superior a sus enemigos al empezar hostilidades, particularmente cuando se trata de potencias de la naturaleza de Inglaterra y Holanda, las cuales, aunque débiles en un principio, aumentaban después sus fuerzas con gran rapidez, a causa de la superioridad de recursos que les ofrecía su flota mercante y su riqueza. Sin embargo, en 1690 la diferencia de fuerzas estaba aún en favor de Francia, pero ya no era tan grande como en el año anterior. El problema, de cuya solución dependía todo, era saber cómo debían dirigirse aquellas fuerzas.

Podían seguirse dos caminos principales para desarrollar dos ideas distintas de estrategia naval. El primero era operar contra la flota aliada, cuya derrota, si era lo bastante completa, podría acarrear la caída de Guillermo de Orange del trono de Inglaterra; y la segunda era dedicar la escuadra exclusivamente a la campaña de Irlanda. El rey de Francia se decidió por lo primero, que, indudablemente, era lo más acertado; pero no por eso debió descuidar, como lo hizo, el importante servicio de cortar las comunicaciones entre las dos islas. En marzo envió una poderosa escuadra con seis mil soldados y pertrechos de guerra, que desembarcaron sin entorpecimiento alguno en los puertos del sur de Irlanda; pero después de llevar a cabo este servicio, volvieron los buques a Brest, en donde permanecieron inactivos durante los meses de mayo y junio, mientras se estuvo reuniendo la numerosa escuadra del Conde de Tourville. En estos dos meses reunieron los ingleses un ejército en su costa occidental y el 21 de junio embarcó Guillermo de Orange con sus fuerzas en Chester, repartiéndolas entre doscientos ochenta y ocho transportes, escoltados solamente por seis buques de guerra. El 24 desembarcó en Carrick-

fergus, después de lo cual salieron los seis buques de guerra a incorporarse al núcleo principal de la flota inglesa, no pudiendo conseguirlo por haber salido a la mar Tourville, en el intervalo, y hallarse el Canal ocupado por sus buques, hacia el este del sitio mencionado.

No hay nada tan extraordinario como la indiferencia mostrada por ambos bandos respecto a las comunicaciones enemigas con Irlanda, mientras estuvo en litigio el dominio de esta isla; pero en los franceses era aún más de extrañar, pues tenían superioridad de fuerzar y debían poseer información bastante exacta de cuanto pasaba, por la gente desafecta que existía en Inglaterra. Parece que se pensó destinar al Canal de San Jorge una escuadra de veinticinco fragatas, que debía ser apoyada por algunos navíos de línea, con objeto de que cruzara por dicho punto y se mantuviera allí, pero al fin no llegó a ir y solo diez fragatas llegaron hasta Kinsale cuando ya Jacobo II lo había perdido todo en la batalla de Boyne. Las comunicaciones inglesas no estuvieron amenazadas nunca, ni siquiera una hora.

La escuadra de Tourville, que estaba ya completa y constaba de setenta y ocho buques, entre los cuales había setenta navíos de línea, más veintidós brulotes, se hizo a la mar el 22 de junio, al día siguiente de embarcar Guillermo. El 30 estaban los franceses frente al cabo Lizard, con gran disgusto del almirante inglés, que tenía fondeada su escuadra en la isla de Wight con tal falta de preparación, que ni aún siquiera tenía destacados exploradores por el Este. Salió a la mar, y se aguantó frente a la costa hacia el SE, incorporándosele durante los diez días siguientes una porción de buques ingleses y holandeses que fueron llegando. Las dos escuadras fueron trasladándose hacia el Este, avistándose de vez en cuando una a otra.

La situación política de Inglaterra era verdaderamente crítica. Los jacobistas se recataban cada vez menos en sus demostraciones, Irlanda hacía ya más de un año que se mantenía sublevada y Guillermo de Orange había ido para combatirlos, dejando sola a la reina en Londres. La inminencia del peligro era tanta, que el Consejo decidió se debía presentar combate a la escuadra francesa, y se enviaron órdenes en ese sentido al almirante inglés Herbert.

Obedeciendo estas instrucciones, salió éste, y el 10 de julio, hallándose a barlovento de la escuadra francesa, con viento NE., formó su línea de combate y se dirigió a atacar a éstos, que estaban facheando con el aparejo trinquete (1), recibiendo el viento por estribor y las proas dirigidas al NO.

(1) O lo que es lo mismo, parados.

A la lucha que empezó entonces se la conoce en la historia con el nombre de combate de Beachy Head. Los barcos que tomaron parte en él eran setenta franceses por una parte, y cincuenta y seis aliados por otra, según la versión de estos, aunque los franceses hacen subir a sesenta este último número. En la escuadra aliada los holandeses constituían la vanguardia, el centro estaba formado por buques ingleses e iba mandado por Herbert en persona, y en la retaguardia había buques ingleses y holandeses. Las diferentes fases que presentó el combate fueron las siguientes:

1º Como los aliados estaban a barlovento, arribaron (2) a un tiempo, quedando en línea de frente. Como sucede casi siempre, fue mal ejecutada esta maniobra, y como suele suceder también, entró en fuego la vanguardia antes que el centro y retaguardia, aguantando todo el peso del primer choque.

2º El almirante Herbert, aunque mandaba en jefe, no atacó vigorosamente con el centro, al cual mantuvo a gran distancia. La vanguardia y retaguardia de los aliados empezaron a combatir a corta distancia (Lámina VI, A). Paul Hoste (3) explica esta maniobra de los aliados, diciendo que el almirante quería caer, principalmente, sobre la retaguardia francesa. Con este objeto acercó el centro a la retaguardia y lo mantuvo a barlovento a tiro largo de cañón (sin combatir) para evitar que los franceses virasen y envolvieran la retaguardia. Si fue ésta su intención, aunque no estaba el plan mal concebido en su idea principal, era equivocada la manera de realizarlo, pues con esta maniobra del centro, dejaba un gran hueco entre éste y la vanguardia. Debió más bien haber atacado —como Ruyter en Texel— a tantos buques de la retaguardia enemiga como conceptuase conveniente, dadas las fuerzas que tenía para combatir, prescindiendo de su vanguardia para dejarle asignado el papel de tener en jaque a la cabeza de la línea francesa. Puede concederse que un almirante que se ve obligado a luchar contra fuerzas superiores y que, por consiguiente, no puede extender su línea tanto como el enemigo, si ha de mantenerse con la suya en buen orden, trate de evitar que el adversario rebase las extremidades de su escuadra; pero para conseguir esto, no debe hacerse lo que Herbert hizo, dejando un gran hueco en el centro, pues pudo lograrlo, con facilidad, aumentando las distancias entre los barcos que quedaban sin combatir.

(2) Arribar se llama a cambiar de rumbo, alejando la dirección de la proa del punto de donde sopla el viento. Orzar es lo contrario de arribar.— N. de los T.).

(3) Hoste. Tactique Navale.

La escuadra aliada quedó, por esta causa, expuesta a ser doblada o envuelta por dos sitios diferentes, por la vanguardia y por el centro, y ambos puntos fueron atacados.

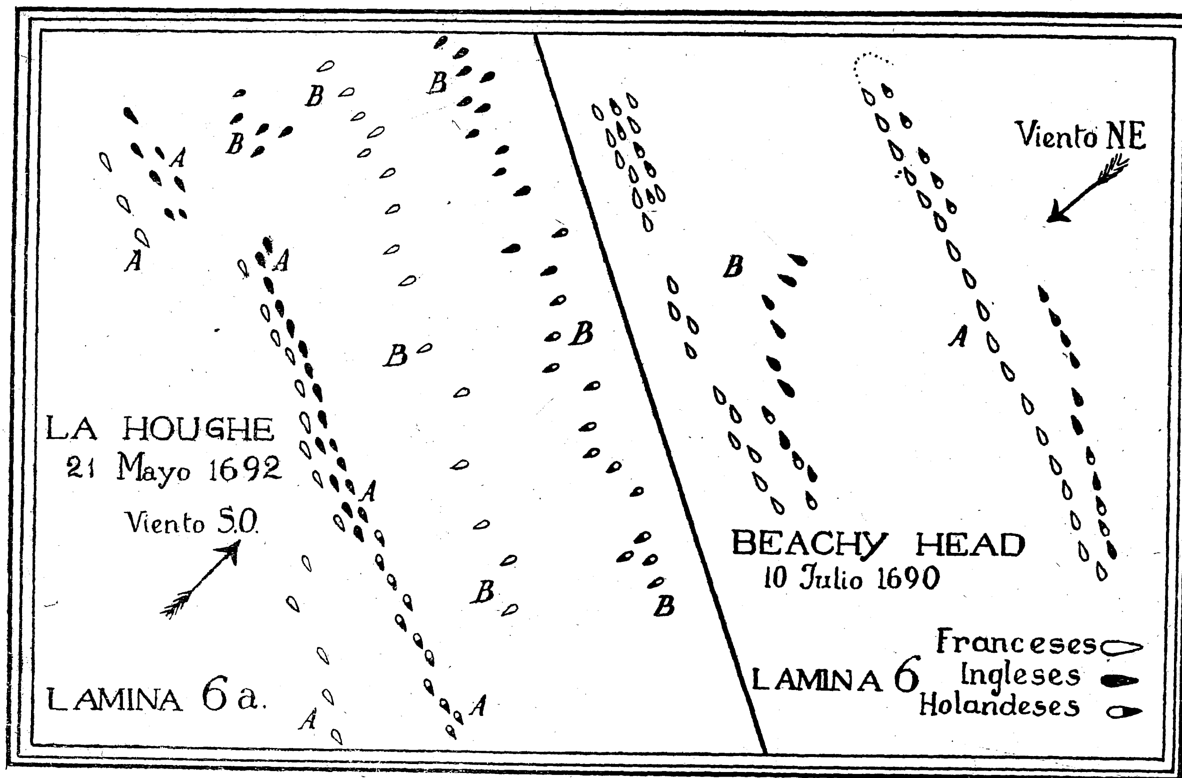
3ª El jefe de la vanguardia francesa, al ver que los navíos holandeses cercanos a él estaban más averiados que los de su división, ordenó a seis barcos de la cabeza, que forzaran vela y una vez rebasada la línea virasen, lo cual se llevó a efecto, dando por resultado que los holandeses quedaran entre dos fuegos (Lámina VI, B).

Viendo al mismo tiempo, Tourville, que no tenía adversarios en el centro por haberse separado los navíos que formaban la división de cabeza del centro enemigo, hizo adelantarse a sus propios buques de la cabeza, los cuales, a causa de las maniobras de Herbert, se encontraban entonces sin enemigos a quién combatir, y estos buques de refresco fueron a reforzar el ataque contra la vanguardia holandesa (B).

Esto dio por resultado una *mélée* en la cabeza de las líneas; en la que por ser inferiores los holandeses, tuvieron considerables pérdidas. Afortunadamente para los aliados, calmó el viento, y mientras el buque del mismo Tourville y otros franceses, echaban sus botes al agua para remolcar y llevar sus buques otra vez al combate, los aliados tuvieron la astucia de fondear sin recoger velas y antes de que Tourville se apercibiese de que la marea saliente lo arrastraba hacia el SO., ya su escuadra estaba fuera de tiro de la enemiga. Por último, fondeó a una legua de ésta.

Al cambiar la marea a las nueve de la noche, levaron los aliados y se dirigieron hacia el Este. Muchos de los buques estaban tan maltratados que, según las versiones inglesas, se decidió destruirlos en caso de necesidad, antes que aventurar un combate por defenderlos.

Tourville emprendió la persecución de sus enemigos, pero en lugar de ordenar una caza general, conservó la formación de combate, reduciendo la velocidad de la escuadra a la del barco más lento. La ocasión, era, precisamente, una de esas en que la *mélée* es conveniente y puede decirse que hasta obligatoria. Un enemigo derrotado que huye, debe ser perseguido con ardor, y el solo cuidado que debe existir, respecto al orden de formación, es evitar que los buques cazadores pierdan el apoyo mutuo que necesitan tener entre sí; condición que no implica, de ningún modo, la necesidad de sostener los puestos y distancias que se requieren, durante el principio o mitad de una lucha equilibrada. La falta cometida al no ordenar una caza general, muestra el punto flaco del talento militar de Tourville, y esta torpeza la mostró precisamente en el punto más culminante de su ca-


A
A
A
A
A
A
B
B
B
B
B
B
B
B
LA HOUGHE
21 Mayo 1692
Viento S.O.
LAMINA 6 a.
Viento NE
B
A
BEACHY HEAD
10 Julio 1690
LAMINA 6
Franceses
Ingleses
Holandeses

rrera. Nunca tuvo ya una oportunidad como la que le ofreció este combate, que fue el primero de importancia que dirigió él y del cual dice Hoste —que estaba a bordo del buque insignia— que fue la victoria naval más completa que se había visto.

En aquel tiempo fue, en efecto, la más completa, pero no la más decisiva, como pudo haber sido. Los franceses, según dice Hoste, no perdieron ni un solo bote, y mucho menos un barco, lo cual, si es verdad, hace que sea todavía más censurable la pereza mostrada en la persecución; en cambio, los aliados vararon y quemaron, en su huída, dieciséis de sus buques a la vista del enemigo, que los persiguió hasta las Dunas. Los ingleses hacen subir, solamente, a ocho el número de los buques aliados que se perdieron, evaluación que tendrá, probablemente, el mismo error en un sentido que la de los franceses en el opuesto. Herbert llevó su escuadra al Támesis y evitó la persecución del enemigo cambiando de lugar las boyas que señalaban la canal del río [1].

Tourville es el único nombre histórico de importancia que figura entre los marinos de esta guerra, prescindiendo de los célebres corsarios a cuya cabeza se encontraba Juan Bart. Respecto de los ingleses, no puede decirse que hubiera ningún almirante de mérito extraordinario entre los valientes y emprendedores marinos que mandaron sus escuadras. Tourville, que en aquella época llevaba cerca de treinta años de servicio en los buques, era a la vez hombre de mar y militar. Dotado de extraordinario valor, del cual había dado brillantes pruebas en su juventud, se encontró en todos los combates sostenidos por las escuadras francesas: en la guerra anglo-holandesa, en el Mediterráneo y contra los piratas berberiscos. Al alcanzar la categoría de almirante, mandó en persona todas las grandes escuadras que salieron a la mar durante los primeros años de esta guerra, dirigiéndolas con gran conocimiento científico de la táctica, basado tanto en la teoría como en la práctica, para lo cual le sirvió mucho su gran experiencia personal de los asuntos de mar, cosa utilísima para aplicar los principios tácticos en los buques con la mayor ventaja posible.

A pesar de todas estas buenas cualidades, parecía carecer de lo que carecen muchos militares, o sea de aptitud para asumir grandes responsabilidades (1). La prudencia que mostró al perseguir a los aliados después de Beachy Head, aunque tan distinta en apariencia,

(1) Ledyard afirma que no llegó a cumplirse la orden de cambiar de sitio las boyas. (Naval History, vol. II, pág. 636).

(1) Seignelay, Ministro de Marina de Francia, en aquella época, se llamaba "poltron de téte, más mais pas de coeur".

provenía del mismo rasgo de carácter que le impulsó dos años más tarde, en el combate naval de La Hougue, a llevar a su escuadra a una destrucción casi segura por tener en su poder una orden del rey que así lo mandaba. Era lo bastante bravo para cualquier empresa, pero no tenía firmeza suficiente para soportar grandes responsabilidades. Tourville fue, en realidad, el precursor de los tácticos cuidadosos y hábiles que hubo en la época que vino después; pero todavía conservaba el espíritu ardoroso de combate que caracterizó a los almirantes del siglo diecisiete. Indudablemente creyó que su conducta después de Beachy Head había sido acertada y se sintió satisfecho de ella; pero no hubiera obrado de igual manera si hubiese pensado lo mismo que Nelson cuando decía: «Si hubiéramos tomado diez buques a un enemigo que tuviese once y dejado escapar el undécimo, teniendo medios para cogerlo, nunca hubiera dicho que aquel había sido un día afortunado».

Al día siguiente del combate naval de Beachy Head, que tan grandes resultados tuvo, aunque solo fueran parciales, se perdió en Irlanda, por tierra, la causa de Jacobo II. El Ejército que habían dejado desembarcar a Guillermo sin molestia alguna, era superior en número y calidad al de Jacobo II, de igual manera que Guillermo era superior al ex-rey como General.

Luis XIV había aconsejado a Jacobo II que evitara un encuentro decisivo y que, en caso necesario, se retirase al Shannon, en medio de una región que le era completamente adicta. Este abandono de la capital, después de más de un año de ocupación, era, por otra parte, un sacrificio demasiado grande, por el gran efecto moral que habría causado; y más sensato hubiera sido oponerse al desembarco de Guillermo. Jacobo II trató de defender Dublin, apoderándose de la línea del río Boyne y el 11 de Julio se encontraron allí los dos Ejércitos enemigos, resultando el de Jacobo II completamente derrotado. El propio rey huyó a Kinsale; allí, encontró diez de las fragatas con que se había pensado dominar el Canal de San Jorge y embarcó para Francia, donde halló otra vez refugio y pidió a Luis XIV que le dejara aprovechar la victoria de Bechy Head, desembarcando en Inglaterra a la cabeza de otro Ejército francés; pero Luis XIV rehusó lleno de ira y ordenó que volvieran inmediatamente las tropas que quedaban todavía en Inglaterra. La probabilidad de una sublevación a favor de Jacobo II, si realmente existía, estaba muy exagerada por su imaginación, al menos en las costas del canal. Después de haber presenciado la libre retirada de la Escuadra aliada al Támesis, verificó, Tourville varias demos-

traciones en el Sur de Inglaterra, cumpliendo órdenes recibidas, pero no pudo conseguir una sola muestra de adhesión a la causa de Estuardo.

En Irlanda era distinto. El Ejército irlandés retrocedió hacia el Shannon, después de la batalla de Boyne, en unión del contingente francés, y allí se hizo fuerte de nuevo. Luis XIV, volviendo del primer acuerdo tomado a impulsos de la cólera, continuó enviando refuerzos y pertrechos; pero las crecientes necesidades de la guerra continental, le impidieron dar el apoyo necesario, por cuya causa la guerra de Irlanda duró solo poco más de un año, dando fin con la derrota de Aghrim y la capitulación de Limerick. La batalla de Boyne, que por su carácter religioso ha logrado cierta celebridad ficticia, puede tomarse como punto de partida, desde el cual quedó la corona de Inglaterra firmemente asegurada en las sienes de Guillermo de Orange.

El éxito obtenido por éste y el que, por consiguiente, logró Europa contra Luis XIV en la guerra de la Liga de Augsburgo, sería más exacto atribuirlo a los errores y mala dirección de la campaña marítima de Francia, en 1690, a pesar de que durante la misma alcanzaron los franceses la victoria naval más notable de todas las que han logrado contra los ingleses.

Es curioso observar las coincidencias ocurridas en los dos hechos más culminantes de la campaña: Tourville se hizo a la mar al día siguiente de haber salido Guillermo de Orange de Chester y consiguió el triunfo de Beachy Head el día antes de la batalla de Boyne; pero el fracaso real consistió en haber permitido que Guillermo trasportase sin estorbos aquel numeroso Cuerpo de Ejército que llevó consigo. Es posible que entrara en los cálculos de la política francesa dejarle que fuera a Irlanda, pero de ningún modo con tan considerable apoyo.

El resultado de la campaña en esta isla fue establecer firmemente en el trono de Inglaterra a Guillermo de Orange y afirmar definitivamente la alianza anglo-holandesa, que constituía la mejor promesa de que había de continuarse la guerra, con éxito, para sus aliados del continente, gracias a las aptitudes comerciales y marítimas de estas dos naciones de navegantes y a las riquezas que sabían sacar del mar.

Durante el año de 1691 hubo solo un suceso marítimo de importancia, que fue el que después han llamado los franceses crucero de «alta mar», llevado a cabo por Tourville, el cual se recuerda ac-

tualmente en la marina francesa como muestra brillante de estrategia y táctica.

El poder permanente que hemos citado otras veces, como característico de las naciones cuyo poderío naval no está constituído solamente por una institución militar, sino que se halla basado sobre el modo de ser y ocupaciones de su población, iba a ponerse ahora a favor de los aliados a causa de la duración de la guerra, como lo demuestra el hecho de que el año 1691 se hiciera a la mar una escuadra aliada, compuesta de cien navíos de línea al mando del Almirante Russell, a pesar de las pérdidas sufridas en Beachy Head, mientras que Tourville no pudo reunir más que setenta y dos o sea el mismo número que el año anterior. «Con ellos salió de Brest el 25 de Junio y como el enemigo no se había dejado ver aún por las costas del Canal, emprendió su crucero, empezando por enviar buques exploradores en todas direcciones. Habiendo sabido que la escuadra aliada se había estacionado cerca de las islas Scilly para cerrar el paso a un convoy que se esperaba de Levante, no vaciló Tourville en dirigirse a las costas inglesas, donde también se esperaba la próxima llegada de otra flota mercante que venía de Jamaica. Engañado por medio de falsas derrotas a los cruceros ingleses, consiguió encontrarse con esta última flota, a la que tomó varios buques, dispersando a los demás antes de que Russell pudiera llegar a combatirle, y cuando, por último, se vió Tourville en presencia de la escuadra aliada, maniobró tan hábilmente, conservando siempre el barlovento, que consiguió alejar muchísimo de la costa al enemigo, llevándolo mar afuera, con lo que perdió éste cincuenta días, sin encontrar una ocasión oportuna para combatir. Mientras sucedía esto, los corsarios franceses que infestaban el Canal de la Mancha destruían el comercio enemigo y protegían los convoyes que se enviaban a Irlanda. Cansado Russell de hacer esfuerzos inútiles, se dirigió a la costa de esta isla, mientras que Tourville fondeaba otra vez en Brest, no sin haber protegido antes el regreso de los convoyes franceses».

Las presas hechas por la escuadra de Tourville fueron insignificantes; pero es evidente el servicio que prestó a la guerra de corso verificada por los franceses, entreteniendo a los aliados; sin embargo, el comercio inglés no sufrió tanto este año como el siguiente. Las pérdidas mayores de los aliados parecen haber sido las que tuvo el comercio holandés en el tráfico del Mar del Norte.

La guerra continental continuaba siendo independiente por completo de la marítima, a pesar de ser ambas simultáneas; y como no tienen relación con nuestro objeto, pasaremos por alto las operaciones

verificadas en la primera. En 1692 ocurrió el gran desastre de la escuadra francesa conocido con el nombre de combate naval de La Hougue. Considerado tácticamente, carece de importancia y se han exagerado mucho sus resultados; pero como la tradición popular ha hecho de él uno de los combates navales más famosos del mundo, no podemos prescindir por completo de él.

Engañado Luis XIV por falsos informes recibidos de Inglaterra y aún más por las descripciones de Jacobo II, que creía firmemente que muchos de los Oficiales de la Marina inglesa sentían más adhesión por su persona, que por su patria y por la lealtad a su cometido, determinó intentar una invasión en la costa Sur de Inglaterra, dirigida por el mismo Jacobo II en persona. Como primer paso para verificarlo, debía enviarse a Tourville a la cabeza de cincuenta o sesenta navíos de línea para luchar contra la Escuadra inglesa, la que se contaba derrotar con facilidad, gracias a la desmoralización que no podría menos de sobrevenir, como consecuencia de las muchas deserciones que se esperaban de ella. El primer tropieso fue la imposibilidad de reunir este número de buques por haberse retrasado, a causa del viento contrario, trece navíos que debían haber llegado a Tolón; de modo que Tourville tuvo que salir a la mar con cuarenta y cuatro navíos solamente, a pesar de lo cual, llevaba una orden terminante del rey en que le mandaba combatir al enemigo en cuanto lo encontrase, fuesen muchos o pocos los barcos adversarios que se le opusiesen y sin pensar las consecuencias que pudieran resultar.

El 29 de Mayo avistó Tourville a los aliados por el primer cuadrante, ascendiendo sus buques al número de noventa y nueve navíos de línea. Como el viento era SO., podía o no rehusar el combate, según le conviniera, pero primeramente reunió en su buque a todos los Generales de su escuadra y les pidió su opinión acerca de si convenía o no combatir. Todos dijeron que no, y entonces les enseñó la orden del rey (1), ante la cual no se atrevió nadie a insistir ni se hubieran atrevido, aun cuando hubiesen sabido que en aquel momento iban buques ligeros en busca de la escuadra para darle

(1) El autor ha seguido en el texto la versión tradicional y generalmente aceptada respecto a las órdenes que tenía Tourville y las razones que le impulsaron a obrar así. Un escritor francés, M. de Chisenoy, en un artículo muy interesante acerca de la historia secreta que precedió y acompañó al suceso, desmiente muchas de las afirmaciones de la tradición. Según él, Luis XIV no se hacía ilusiones de la lealtad de los oficiales ingleses a su bandera, y las instrucciones dadas a Tourville, si bien eran perentorias bajo ciertas condiciones, no le obligaban a combatir en las que se encontraba él el día del combate. En el espíritu de las mismas se veía, sin embargo, cierto descontento por la conducta

contraorden. Los Generales volvieron a sus buques y la Escuadra hizo rumbo hacia la aliada, que esperó a la primera navegando al SSE. con el viento por estribor, formando la vanguardia los holandeses y el centro y retaguardia los ingleses. Cuando estuvieron a tiro de cañón, orzaron los franceses, quedando así de la misma vuelta que sus enemigos, pero a barlovento de ellos.

Como Tourville era tan inferior en número a sus adversarios, no pudo evitar por completo que la línea enemiga se extendiese por retaguardia de la suya, que tenía que ser necesariamente débil por su extremada longitud; pero no cometió el error de Herbert en Beachy Head, sino que colocó su vanguardia fuera de tiro, con los buques muy distanciados entre sí, para contener a la vanguardia enemiga, mientras que él peleaba a corta distancia con su centro y retaguardia contra el enemigo (Lámina VI, A, A, A). No es preciso seguir las diferentes fases de un combate tan desigual; lo extraordinario fue que cuando cesó por la noche, a consecuencia de una espesa niebla y calma, no se había rendido ni uno solo de los barcos franceses, ni había sido echado a pique. No puede dar una marina mayor prueba de espíritu militar y de eficiencia, y no contribuyó poco el espíritu de mar y la habilidad táctica de Tourville, a obtener este resultado que, preciso es confesarlo, no habla muy alto en favor de los aliados. Las dos escuadras fondearon al anochecer (B, B, B), quedando una división inglesa (B') al SO., de los franceses. Más tarde picó esta división sus cables y logró atravesar la línea enemiga, pero al hacerlo fue duramente castigada.

Después de haber dejado en tan buen lugar el honor de las armas y demostrada la imposibilidad de continuar el combate, decidió Tourville retirarse, lo cual empezó a verificar a media noche, aprovechando un viento flojo del NE., y continuó así en retirada durante todo el día siguiente. Los aliados le persiguieron, viéndose los franceses muy embarazados en sus movimientos por la triste condición en que había quedado su buque insignia *Soleil Royal*, que era el mejor de la Marina francesa, y al cual el Almirante no podía resolverse a destruir. La dirección general de la retirada fue hacia las islas del Canal, llevando el Almirante consigo treinta y cinco buques, veinte de los cuales pasaron, a favor de la marea, el peligroso

---

del Almirante en otras campañas, probablemente en la persecución que emprendió después de Beacy Head y manifestaba las dudas consiguientes acerca de su energía en la que empezaba entonces, La mortificación que le produjo esto, sería lo que le impulsó a verificar su desesperado ataque contra la flota aliada. Según M. de Crisonoy, no hubo consejo de Generales en el buque insignia ni ocurrió la dramática escena de la presentación de la orden del Rey.

paso que existe entre la isla de Alderney y el continente, logrando entrar sin novedad en St. Maló; pero antes de que los otros quince pudieran seguir el mismo camino, cambió la marea, y garrearon las anclas que habían fondeado, siendo arrastrados los buques hacia el Este, a sotavento del enemigo. Tres de ellos buscaron entonces refugio en Cherburgo, que por aquella época no tenía malecón ni puerto, como le sucede hoy, y los otros doce se fueron al cabo La Hougue, siendo quemados todos por sus dotaciones ó por los aliados.

De este modo perdieron los franceses quince de sus mejores barcos, el que menos de sesenta cañones. Esta pérdida era sólo un poco mayor de la que había tenidon sus enemigos en Beachy Head, pero produjo sobre la opinión pública, acostumbrada a las glorias y éxitos de Luis XIV, un efecto completamente desproporcionado con el resultado real, y borró por completo el recuerdo de la heroica abnegación de Tourville y de todos sus subordinados. El combate de La Hougue fue también la última acción general que sostuvo la flota francesa, la cual decayó rápidamente en los años posteriores, hasta el punto de que este desastre pareció ser un golpe de muerte. No obstante lo dicho, al año siguiente salió Tourville a la mar con setenta buques, habiéndose reparado ya las pérdidas.

La decadencia de la marina francesa no fue debida a derrota alguna determinada, sino al agotamiento de Francia a consecuencia de los excesivos gastos de la guerra continental, que estaba sostenida principalmente por los dos países marítimos cuya unión había quedado consolidada con el éxito obtenido por Guillermo de Orange en la campaña de Irlanda. Sin que esto sea afirmar que el resultado hubiese sido diferente, de haberse dirigido en otra forma las operaciones marítimas de los franceses en 1690, puede asegurarse que los errores cometidos en su dirección fueron la causa inmediata de que la campaña tomara el giro que tomó y este fue también el primer motivo de la decadencia de la marina francesa.

En los cinco años más que duró la guerra de la Liga de Augsburgo, en los que toda Europa estuvo en armas contra Francia, no hubo ya ningún combate naval de importancia ni suceso alguno marítimo digno de fijar la atención. Para apreciar todo el efecto causado por el Poder Naval de los aliados, es necesario ir sumando al que directamente ejercía, la constante presión que, gracias al mismo, se sostuvo en todas partes contra Francia. Como el Poder naval ejerce su influencia, por regla general, de esta suerte, es más fácil que pase desapercibida y por esto hace falta dedicar atención

especial para poder apreciar en su justo valor la obra realizada tan silenciosamente.

Quien dirigía la guerra contra Luis XIV, era Guillermo III y como sus aficiones eran más bien militares que marítimas, contribuyó con ellas a que la guerra fuese más terrestre que naval, de acuerdo con la política de Luis XIV, y también cooperó al mismo resultado, la gradual desaparición de las numerosas escuadras francesas, que dejó a la marina de los aliados sin enemigos que combatir en el mar. A más de esto, la eficiencia de la marina inglesa, que era numéricamente el doble de la holandesa, estaba a un nivel muy bajo por no haberse remediado por completo durante los tres años de reinado de Jacobo II los efectos desmoralizadores introducidos en el de su hermano y haber surgido además en ella motivo más grave de inquietud, originado por el estado político de Inglaterra.

Ya hemos dicho que Jacobo II creía que los oficiales de marina y marineros eran adictos a su persona; esta idea estaba también, con justicia o no, impresa en el pensamiento de los gobernantes de la época, lo cual daba margen a dudas acerca de la lealtad y buena fe de muchos oficiales y tendía a producir confusión en la dirección de la Marina. Un escritor dice, a propósito de esto, que «las quejas de los comerciantes eran muy continuas y fundadas, demostrándose con ellas lo disparatado que era preferir personas ineptas, en vez de utilizar los servicios de la corporación encargada de dirigir el Poder Naval de Inglaterra, siendo el error muy difícil de evitar, porque las personas de mayores conocimientos y experiencia que habían estado mucho tiempo en el servicio, pasaban por desafectas al Gobierno y este, no se atrevía a aplicar un remedio que pudiera haber resultado peor que la enfermedad» (1). En la Corte y en el gabinete reinaban las sospechas, mientras que los Oficiales, por su parte, estaban siempre en la mayor incertidumbre, y si en combate resultaba uno desgraciado o torpe, sabía que tenía sobre sí el mayor peligro, pues con facilidad podía ser acusado de traición además de su desgracia.

Después de La Hougue, las marinas aliadas ejercieron su acción principal de tres maneras distintas. La primera fue el ataque de los puertos franceses, especialmente los situados en el Canal, cercanos a Brest. Esto tenía por objeto, la mayoría de las veces, producir daños locales y destruir buques mercantes, sobre todo en los puertos que servían de refugio a los corsarios, y aunque en algunas ocasiones el número de soldados embarcados fuese grande, Guillermo

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

no se proponía con estas amenazas más que distraer las fuerzas de Luis XIV, obligándole a sacar de su ejército las tropas necesarias para defender las costas. Por regla general puede decirse que todas estas expediciones contra la costa de Francia, tanto en la guerra que tratamos como en las sucesivas, produjeron escasos resultados y las consecuencias de esta acción secundaria ni siquiera alcanzaron a debilitar sensiblemente los ejércitos franceses. Si los puertos de Francia no hubieran estado tan bien defendidos o hubiesen existido vías marítimas de comunicación que penetrasen al interior del territorio, como sucede en nuestras bahías de Delaware y Chesapeake y en los pasos o entradas del sur, puede que quizás el resultado hubiera sido distinto.

La segunda misión que realizaron las fuerzas marítimas de los aliados, fue de gran importancia militar, aunque para llevarla a cabo no tuvieran ellos que sostener combate alguno. En 1694 decidió Luis XIV tomar la ofensiva contra España, nación que, aunque era débil en sí, constituía un motivo de preocupación grande, por su posición a retaguardia de Francia, y llevó la guerra a Cataluña para obligarla a pedir la paz. El movimiento de su ejército fue apoyado por su escuadra, que iba al mando de Tourville, y la conquista de aquella región tan difícil fue adelantado con rapidez hasta la llegada de las escuadras aliadas que, con su gran superioridad numérica, obligaron a Tourville a retirarse a Tolón. Esto salvó a Barcelona, y desde esta fecha hasta que las dos naciones marítimas determinaron hacer la paz, se mantuvieron sus escuadras sobre las costas de España, deteniendo así el avance del Ejército francés. Cuando en 1697 se dispuso Guillermo a firmar la paz y España no quiso aceptarla, Luis XIV verificó de nuevo otra invasión y, como no vino la escuadra aliada, Barcelona cayó en su poder. Al mismo tiempo tuvo éxito una expedición francesa dirigida contra Cartagena de Indias y ante estos dos golpes, basados ambos en el dominio del mar, España cedió.

El tercer cometido de las marinas aliadas, fue la protección de su comercio marítimo, en el cual obtuvieron un gran fracaso, si hemos de creer a la historia. Nunca se ha hecho la guerra contra el comercio en tan vasta escala ni con mayores resultados que entonces, alcanzando el mayor grado de amplitud y devastación en el momentro preciso en que iban desapareciendo las escuadras francesas, o sea en los años inmediatamente posteriores al combate de La Hougue, lo cual parece estar en contradicción con el principio sensato de que esa guerra necesita apoyarse en fuertes escuadras o en puer-

tos próximos. Creemos, pues, necesario hacer un estudio algo detallado del asunto, con tanto más motivo, cuanto que el daño causado por los corsarios fue un factor importante entre los que contribuyeron a inclinar el ánimo de las dos naciones marítimas hacia la paz; del mismo modo que para Francia los subsidios obtenidos por los aliados de su comercio, al servir para costear los ejércitos propios y los de las demás naciones continentales, proporcionándoles, por consiguiente, el medio principal de prolongar la guerra, fueron la causa determinante de que aquella nación deseara, al fin, la paz. El ataque y defensa del comercio continúa siendo, todavía, cuestión de actualidad.

Para estudiar este caso en debida forma, es necesario tener en cuenta, en primer lugar, que la disminución de la flota francesa fue gradual y que el efecto moral de su aparición en el Canal, de su victoria en Beachy Head y de su valiente comportamiento en La Hougue, quedaron grabados durante bastante tiempo en la memoria de los aliados. Esto daba lugar a que los barcos de Inglaterra y Holanda navegaran reunidos en escuadras, en vez de diseminarse para perseguir a los cruceros enemigos, con lo cual recibían estos un apoyo casi igual al que les hubiera proporcionado una fuerza activa en la mar. Además de esto, era muy escasa la eficiencia de la marina inglesa, según hemos dicho antes, su organización quizás peor, y la traición que abundaba en Inglaterra, proporcionaba a los franceses la ventaja de estar mejor informados. Así sucedió que al año siguiente de La Hougue, habiendo recibido los franceses informes precisos de la salida de un gran convoy de Smirna, enviaron contra él a Tourville, en mayo; y éste salió a la mar antes de que los aliados pudieran bloquearle en Brest, como habían pensado. Este retraso fue debido a la mala organización, como lo fue igualmente la desgracia subsiguiente de no saber el gobierno inglés la salida de Tourville hasta después de haberse hecho a la mar el convoy. La escuadra francesa sorprendió a este cerca del Estrecho y destruyó o apresó un centenar de barcos, de los cuatrocientos que lo componían, dispersando a los restantes. Esto no constituye un simple caso de la guerra de corso, pues la escuadra de Tourville contaba con setenta y un barcos; lo que significa y demuestra a las claras es la incompetencia absoluta de la administración inglesa.

En realidad, inmediatamente después de La Hougue, empezaron a verificarse en gran escala las depredaciones de los corsarios, y había dos razones para que así sucediera: en primer lugar, permaneció reunida, más de dos meses, la escuadra aliada en Spithead, mien-

tras se concentraban tropas que debían desembarcarse en el continente, con lo que los corsarios pudieron ejercer libremente su cometido, durante todo este tiempo; y en segundo lugar, que como los franceses no pudieron salir a la mar con su escuadra aquel verano, dejaron que los marineros se alistaran en los buques corsarios, con lo cual aumentó el número de estos. Las dos causas reunidas, dieron tal extensión de impunidad a la guerra de corso, que produjeron un clamoreo inmenso en Inglaterra. «Es preciso confesar —dice el cronista marítimo inglés— que nuestro comercio sufrió mucho menos el año anterior, cuando los franceses eran dueños del mar, que este, a pesar de estar sus escuadras bloqueadas en los puertos». Pero la razón era que por no tener los franceses más que un comercio marítimo muy exiguo en relación con el número relativamente considerable de sus marineros, de los que la mayor parte estaban empleados en la escuadra, pudieron embarcarse en los corsarios, no bien se quedó esta en situación de no poder salir.

Cuando fueron haciéndose mayores los apuros de la guerra y Luis XIV fue reduciendo más el número de los buques de guerra disponibles, recibió nuevo impulso la guerra de corso. «Los buques y oficiales de la marina real fueron contratados bajo ciertas condiciones por particulares o por compañías que deseaban emprender expediciones corsarias, en las que hasta los propios ministros no se desdeñaban en tomar acciones»; en realidad se veían obligados a obrar así para agradar al rey. Las condiciones consistían, generalmente, en dar a éste una parte de los beneficios obtenidos a cambio del uso de sus barcos. Este modo de emplearlos tenía que desmoralizar de precisión al organismo militar, pero esto no quiere decir que fuera en seguida, ni que la desmoralización comprendiera a todos los organismos; y así las referencias de aquella época suponen en los corsarios un espíritu y energía que no siempre se puede conseguir.

Como el tesoro público no podía sostener la marina, se asociaba con los capitalistas particulares, arriesgando solo el material, que no podía utilizarse de otro modo, para procurarse dinero, sustrayéndolo al enemigo. La guerra de corso que se hizo en esta campaña no se limitó tampoco a una guerra de buques sueltos, sino que muchas veces iban tres, cuatro y hasta media docena de corsarios al mando de un solo jefe; debiendo decirse, en justicia, que los que iban a las órdenes de hombres como Juan Bart, Forbin y Duguay-Trouin, estaban siempre más dispuestos a pelear que no a robar.

La mayor expedición corsaria de esta clase y la única que se llevó a cabo lejos de las costas de Francia, fue la dirigida contra

Cartagena de Indias en 1697. Estaba formada por siete navíos de línea y seis fragatas, además de los buques menores, y llevaba dos mil ochocientos hombres de desembarco. El objeto principal era imponer a la ciudad una contribución, pero el efecto que produjo sobre la política española fue muy marcado y contribuyó en gran parte a la paz. Este espíritu y unidad de acción existentes, distaban mucho de suplir la falta de apoyo que hubieran prestado las escuadras, que era imposible reemplazar por completo, y aunque los aliados continuaron manteniendo sus buques agrupados en grandes escuadras, a medida que fue pasando el tiempo y se fueron corrigiendo los defectos de la administración, la guerra de corso fue encajando dentro de sus propios límites.

Como prueba de lo muy expuestos que estaban los cruceros desprovistos de apoyo, aun en estas circunstancias favorables, diremos que, según las versiones inglesas, capturó Inglaterra cincuenta y nueve buques de guerra, si bien los franceses dicen que no fueron más que dieciocho; diferencia que un historiador marítimo francés atribuye, con muchas probabilidades de acierto, a la dificultad que representaba para los ingleses distinguir bien los verdaderos buques de guerra de los que estaban contratados por particulares. En la lista que hemos citado no figuran los apresamientos de corsarios. «La guerra de corso se señaló, pues, en esta campaña por la particularidad de que los cruceros operaron a veces reunidos en escuadras no lejos de su base, mientras que el enemigo mantenía su flota concentrada en todas partes, a pesar de lo cual y de mala organización de la marina inglesa, se fueron haciendo cada vez más difíciles las correrías de los corsarios, a medida que fueron desapareciendo las numerosas escuadras francesas». Los resultados de la guerra de 1689-1697 no contradicen, pues, el principio general establecido de que «para que una guerra hecha por buques sueltos contra el comercio enemigo resulte destructora, necesita estar secundada por la guerra de escuadra y por divisiones de navíos de línea, que obliguen al enemigo a reunir sus fuerzas y permitan a los cruceros hacer expediciones fructuosas contra el comercio de aquel. Sin este apoyo, el resultado será simplemente la captura de los cruceros». Cuando la guerra estaba en sus postrimerías, se puso de manifiesto la verdadera tendencia, haciéndose aún más evidente después cuando la marina francesa llegó a un estado de postración y debilidad todavía mayor.

A pesar de las considerables pérdidas que tuvieron las dos naciones marítimas, consiguieron llevar adelante la guerra; que no obs-

tante haber principiado tomando la ofensiva los franceses, acabó obligándolos a adoptar en todas partes la defensiva, forzando a Luis XIV a violentar sus más arraigadas convicciones y sus deseos políticos más razonados, al tener que reconocer como rey de Inglaterra al que consideraba como un usurpador y era, además, su inveterado enemigo personal.

Cuando no se hace un estudio detenido de esta campaña y se la mira superficialmente, parece en conjunto casi totalmente terrestre, pues se ve que se extendió desde los Países Bajos españoles, por el Rin, hasta Saboya, en Italia, y a Cataluña en España; mientras que los combates navales del Canal de la Mancha, lo mismo que la campaña de Irlanda —abandonada a tan larga distancia— parecen más bien episodios secundarios. Pasa también totalmente desapercibido el apoyo fundamental prestado en esta ocasión a la guerra por el comercio y la navegación, en los que solamente se repara cuando sus quejas hacen ver los perjuicios que sufren. El comercio y la marina mercante fueron, sin embargo, los que sostuvieron, no solo el peso de la guerra, sino los que costearon en su mayor parte los ejércitos que pelearon contra francia; y esta corriente de dinero que iba desde las dos naciones marítimas a llenar el tesoro de sus aliados, debió quizás su existencia y es indudable que logró adquirir una importancia mayor y más rápida, gracias al uso poco apropiado que hizo Francia de la supremacía marítima que tuvo al empezar la guerra. Entonces hubiera sido posible, como lo es generalmente para una buena marina militar que tenga superioridad numérica, asestar un golpe decisivo a un enemigo peor preparado; pero se dejó escapar la ocasión y se dio tiempo a que el Poder Naval de los aliados, fundado sobre bases más sólidas y, por lo tanto, más fuerte en sí mismo, pudiera afirmarse definitivamente.

La paz que se firmó en el año 1697 en Ryswick fue muy desventajosa para Francia; en ella perdió todo lo que había ganado desde la paz de Nimega, con la única excepción de Strasburgo. Todo lo que Luis XIV había alcanzado por medio de engaños o valiéndose de la fuerza, se vió obligado a devolverlo, cediendo extensos territorios a Alemania y a España. Con los que devolvió a esta última en los Países Bajos, a la vez que ganaba España, ganaron mucho las Provincias Unidas, lo mismo que el resto de Europa. Las cláusulas del tratado establecían beneficios comerciales a favor de las dos naciones marítimas, que tendían a fomentar su Poder Naval, con el daño consiguiente del de Francia.

Esta nación había sostenido una lucha verdaderamente gigan-

tesca, pues solamente el hecho de mantenerse contra toda Europa, sin más recursos que los propios —como ha hecho varias veces— constituye ya una hazaña notable. Aquí podemos agregar que, así como las Provincias Unidas nos enseñaron el principio de que por muy activa y emprendedora que sea una Nación, no puede solamente sostenerse con los recursos exteriores, si es intrínsecamente débil por el número de sus habitantes y por la extensión de sus territorios; así Francia nos demuestra, de igual modo, que una nación no puede sostenerse indefinidamente aislada y reducida a sí misma, por poderosa que sea en número de habitantes y recursos interiores.

Se cuenta que un amigo de Colbert vió a éste un día asomado a una ventana con aire pensativo, y al preguntarle por el motivo de su preocupación, recibió la siguiente respuesta: «Al contemplar los fértiles campos que tengo ante mi vista, me acuerdo de los que he visto en otras partes; ¡qué país más rico es Francia!». Esta convicción le sostuvo a él en medio de los desalientos de su vida oficial, cuando luchaba por vencer las dificultades financieras originadas por los despilfarros y guerras del rey, y su creencia ha encontrado después justificación en el curso entero de la historia de la nación, desde los tiempos en que vivió hasta nuestros días. Francia es rica tanto por sus recursos naturales como por su industria y el espíritu económico de sus habitantes; pero ni las naciones solas, ni los hombres, pueden prosperar cuando se ven apartados de las relaciones naturales con sus semejantes; por vigorosa que sea su constitución, necesita que lo rodee ambiente sano, y precisa tener libertad para poder traer de cerca o lejos todo lo que contribuya a su desarrollo, fuerza y bienestar general. No solo tiene que funcionar satisfactoriamente el organismo interior para que se renueven con facilidad las pérdidas originadas por el movimiento y circulación, sino que tanto el espíritu como el cuerpo necesitan recibir alimento sano y variado.

Francia fue perdiendo vida, a pesar de sus recursos naturales, por faltarle esa corriente de comunicación entre las diferentes partes de su organismo y también entre los demás pueblos, conocida con el nombre de comercio interior y exterior. Decir que la guerra fue la causa de estos defectos, es verdad, en cierto modo, pero no del todo. La guerra, con todos sus males y desdichas conocidas, es más dañosa que nunca cuando llega a separar a una nación de todas las demás, obligándola a un aislamiento completo. Puede ocurrir alguna vez que estas luchas produzcan efectos aisladores, pero es poco frecuente que suceda y son de corta duración, sin que pueda decirse

por ello que, aún en este caso, deje de ser exacta la afirmación anterior. El aislamiento en que se vió Francia durante las guerras de Luis XIV, estuvo a punto de producir su destrucción, mientras que el ideal que persiguió Colbert toda su vida fue salvarla de la posibilidad de sufrir este aislamiento.

No lo hubiese acarreado la guerra solamente si hubiera podido retrasarse esta hasta que las corrientes de circulación, de que hemos hablado antes, entre las distintas regiones del reino y entre este y las demás naciones, hubieran quedado establecidas y dotadas de vida propia para obrar con pleno vigor. Cuando subió Colbert al poder no existían, por lo cual tuvo que crearlas y dirigirlas para que pudieran resistir los golpes de la guerra, pero no tuvo tiempo de realizar esta gran obra, ni Luis XIV apoyó tampoco los planes de su ministro, dirigiendo las nacientes energías de sus dóciles y adictos súbditos por caminos apropiados a ese fin; así pues cuando más tarde tuvo que verificar un gran esfuerzo la nación, en vez de sacar su fuerza de todas partes y por diferentes conductos, y en vez de poner a contribución al mundo entero por medio de la energía de sus comerciantes y marineros, como lo ha hecho Inglaterra en ocasiones parecidas, se vio obligada a sacarla solamente del propio país. que estaba aislado de los demás por las escuadras de Inglaterra y Holanda y por el círculo de enemigos que lo mantenían separado del resto del continente. El único remedio posible contra esta consunción gradual, hubiera sido la posesión de un dominio efectivo del mar, que se hubiera obtenido creando un sólido Poder Naval, el cual habría asegurado la libre circulación de las riquezas del suelo y de los productos industriales de sus habitantes.

Para la realización de este plan, contaba Francia con grandes ventajas por tener costas en el Mediterráneo, en el Atlántico y en el Canal de la Mancha; además, había tenido, bajo el punto de vista político, la oportunidad de unir por medio de una alianza su poder marítimo con el de Holanda, que sentía hostilidad o al menos recelos respecto al de Inglaterra; pero el orgullo que sentía Luis XIV por su poder, y por el dominio completo que ejercía en su reino, le hizo desdeñar este sólido refuerzo que podía haber logrado, y siguió despertando los odios de Europa con sus agresiones. En el período que acabamos de examinar, justificó Francia su confianza, por medio de la altiva actitud que sostuvo contra Europa, generalmente con éxito. No avanzó, ni tampoco retrocedió gran cosa, pero este esfuerzo tan considerable era abrumador, acabando con los recursos y vida de la nación, porque todo tenía que salir de ella misma en

vez de sacarlo del resto del mundo, con el que pudiera haber estado en contacto por medio del mar. En la guerra que tuvo después, mostró igual energía, pero no la misma vitalidad, viéndose a Francia batida en todas partes y al borde de la ruina. La enseñanza que se deduce de ambas guerras es igual: que por fuertes que sean las naciones, lo mismo que los individuos, degeneran cuando se aislan del mundo exterior, del cual sacan los recursos necesarios para desarrollar sus fuerzas interiores. Una Nación no puede vivir indefinidamente aislada de las demás, según hemos tenido ocasión de demostrar, y el camino más fácil para comunicar con los otros pueblos y renovar su poder, es el mar.

CAPITULO V

GUERRA DE SUCESION ESPAÑOLA. 1702-1713. — COMBATE NAVAL DE MALAGA.

Durante los treinta últimos años del siglo diecisiete y en medio de todas las luchas armadas y diplomáticas, se veía acercar el momento en que ocurriría un suceso que iba a tener grandes consecuencias. Este suceso era la extinción de la rama de la Casa de Austria, que estaba entonces en el trono de España, extinción que tendría lugar a la muerte de Carlos II, quien estaba tan débil de cuerpo como de espíritu. Al ocurrir esto, tendría que resolverse si el nuevo rey había de venir de la Casa de Borbón o de la rama alemana de la Casa de Austria y si el soberano que heredase el trono de España, ya fuera de una u otra familia, habría de tomar la herencia que formaba entonces el Imperio de España o si se haría algún reparto con objeto de equilibrar el poder europeo. Este equilibrio del poder europeo, no se entendía en modo alguno en el estrecho sentido de las posesiones continentales, sino que se tenía también muy en cuenta el efecto que causaría el nuevo arreglo sobre el comercio, marina y supremacía del Mediterráneo y Atlántico. La influencia de las dos naciones marítimas y la naturaleza de sus intereses se iban haciendo cada vez más evidentes.

Para comprender bien los asuntos que entonces se plantearon, que con toda propiedad podríamos calificar de problemas estratégicos, es necesario recordar los países que estaban bajo el dominio de España, en la época de que tratamos. Estos eran los siguientes: En Europa, los Países Bajos (hoy Bélgica), Nápoles y el sur de Italia, Milán y otras provincias en el norte; en el Mediterráneo, Sicilia, Cerdeña y las Baleares; Córcega pertenecía en esta época a Génova; en el hemisferio occidental poseía, además de Cuba y Puerto Rico, la parte del continente que forman hoy todas las repúblicas hispanoamericanas, región cuyos vastos recursos empezaban entonces a conocerse. En los archipiélagos asiáticos tenía también extensos dominios, pero no figuraron en esta contienda a nivel de los que aca-

bamos de referir. La excesiva debilidad de este imperio, debida a la decadencia del reino central, había sido causa de que las demás naciones miraran con indiferencia su enorme extensión por estar ocupadas con intereses más inmediatos, pero esta indiferencia no pudo continuar desde el momento de ver la posibilidad de que llegase a tener un gobierno más poderoso, apoyado quizás por medio de alianzas con algunas de las grandes potencias europeas existentes.

Sería salirnos de nuestro objeto, entrar en detalles acerca de las gestiones diplomáticas que se llevaron a cabo con objeto de llegar al equilibrio político, pacíficamente, haciendo cambiar de dueño a pueblos y territorios. Enumeraremos las líneas generales de la política seguida en esto por cada una de las naciones. El gobierno y el pueblo español se oponían a todas las soluciones que produjeran desmembraciones en el imperio. Inglaterra y Holanda no querían que Francia extendiese sus fronteras a costa de los Países Bajos españoles, ni que los franceses monopolizaran el comercio con la América española, cosas ambas que temían si se colocaba un Borbón en el trono de España. Luis XIV deseaba Nápoles y Sicilia para uno de sus hijos, en caso de repartirse algo, con lo que adquiriría Francia una posición muy fuerte en el Mediterráneo, aunque a merced de las naciones marítimas, por lo que Guillermo III no tuvo inconveniente en acceder a su demanda. El emperador de Austria protestó de que estas posesiones mediterráneas salieran del dominio de su familia y rehusó entrar en ninguno de los convenios de reparto. Antes de que se hubiera arreglado por completo convenio alguno, murió el rey de España, mas no sin haber firmado, por inspiración de sus ministros, un testamento en que legaba todos sus dominios al nieto de Luis XIV, conocido entonces por el título de Duque de Anjou, y más tarde con el nombre de Felipe V de España. Con este acto se esperaba salvar todo, pues se pondría de parte de España la nación más próxima a ella, que era una de las más poderosas de Europa; la más próxima, excepción hecha de aquellas que dominaban el mar, pues estas están siempre cerca de todos los países que tengan puertos accesibles a sus buques.

Luis XIV aceptó el legado, y al hacerlo se encontró ligado por honor a resistir a toda tentativa de reparto. La unión de los dos reinos bajo una misma familia, traería muchas ventajas a Francia, librándola en lo sucesivo del constante enemigo que tenía a retaguardia; por cuya causa se habían malogrado tantos esfuerzos hechos en otro tiempo para extender sus fronteras por el Este. Desde esta

época, salvo raras excepciones, existió siempre una alianza real entre estos dos reinos, a consecuencia de los lazos de familia, no resultando esta alianza peligrosa para el resto de Europa, a causa de la debilidad de España. Las demás naciones comprendieron en seguida la importancia que tenía esto, haciéndose inminente la guera, que solo podía evitarse por medio de alguna concesión de parte del rey de Francia.

Los estadistas de Inglaterra y Holanda, países que con su riqueza habían de sostener la lucha que iba a sobrevenir, propusieron que se dieran al hijo del Emperador de Austria los dominios que tenía España en Italia; que Bélgica fuera ocupada por las dos primeras y que el nuevo rey de España no concediera a Francia más privilegios comerciales en las Indias que los que disfrutaban las demás naciones. Como prueba de su perspicacia, haremos notar el hecho de que este compromiso fue el que se juzgó mejor, después de haber transcurrido diez años de guerra; y por él puede verse la creciente importancia que se daba al desarrollo marítimo.

Luis XIV no quiso ceder, sino que, por el contrario, en connivencia con los gobernadores españoles, ocupó con sus tropas algunas ciudades de los Países Bajos que tenían guarniciones holandesas, en virtud de convenios existentes entre España y Holanda. Poco después, en Febrero de 1701, se reunió el Parlamento inglés y denunció todos los tratados que prometieran a Francia el dominio del Mediterráneo. Holanda empezó a prepararse para la guerra y el Emperador de Austria hizo avanzar sus tropas por el Norte de Italia, en donde empezó una campaña muy desfavorable para Luis XIV.

En Septiembre de 1701, firmaron un tratado secreto las dos naciones marítimas con el Emperador de Austria, en el cual se trazó el plan general de la guerra que iba a empezar, a excepción de la que se ejecutase en la península española. En virtud de él, emprenderían los aliados la conquista de los Países Bajos españoles para colocar una barrera entre Francia y las Provincias Unidas, la conquista de Milán, como salvaguardia de las demás provincias del Emperador, y tratarían de apoderarse de Nápoles y Sicilia con igual objeto, así como para asegurar la navegación y el comercio de los súbditos de Su Majestad Británica y de las Provincias Unidas. Las Naciones marítimas tendrían derecho a apoderarse de los territorios y ciudades de las Indias españolas, en beneficio de la citada navegación y del comercio, y todo lo que conquistaran allí habría de ser suyo para siempre. Una vez empezada la guerra, ninguno de los aliados podría tratar nada sin los otros, ni sin haber tomado pru-

dentes medidas para evitar lo siguiente: primero, impedir que los Reinos de España y Francia estuviesen nunca regidos por el mismo rey; segundo, impedir que los franceses se hicieran nunca dueños de las Indias españolas o enviaran allí buques para comerciar directa o indirectamente; tercero, asegurar a los súbditos de Su Majestad Británica y de las Provincias Unidas los privilegios comerciales que se gozaban con el último rey en todos los dominios españoles.

Se reparará que entre todas estas condiciones, no hay una sola que indique oposición a que subiera al trono de España el Borbón que fue llamado por el gobierno de ésta y reconocido primero por Inglaterra y Holanda; pero por otra parte, se ve que el Emperador de Austria no renuncia tampoco a los derechos que reclamaba para su persona. La voz de las naciones marítimas prevaleció en la coalición, según lo demuestran las cláusulas del tratado, referentes a la salvaguardia de sus intereses comerciales; aunque como tenían que valerse de los Ejércitos alemanes para la campaña de tierra, tuvieron que atender también a los intereses de Alemania. Como un historiador francés refiere:

> «Fue este, en realidad, un nuevo tratado de reparto.... Guillermo III, que fue quien dirigió todo, había procurado que Inglaterra y Holanda no padeciesen, para conseguir que la Monarquía española pasara intacta a manos del Emperador; su objeto final era reducir los dominios del nuevo rey, Felipe V, a España solamente, y asegurar a la vez para Inglaterra y Holanda la explotación comercial de todas las regiones que habían estado bajo el dominio de España, buscándose, además, la posesión de importantes posiciones militares y marítimas que pudiesen servir contra Francia» (1).

Pero, aunque la guerra fuese inminente, las naciones llamadas a la contienda parecían todavía vacilar. Holanda no quería dar un paso sin Inglaterra, y a pesar del profundo odio que sentía esta por Francia, los comerciantes e industriales se acordaban aun mucho de los terribles daños sufridos con la última guerra. Mas, en el momento preciso en que todo eran vacilaciones y no se sabía del lado que caería la balanza, murió Jacobo II, y Luis XIV, cediendo a un sentimiento de simpatía y a los consejos de quienes tenía a su lado, reconoció formalmente al hijo de Jacobo II como

(1) Martin: Historia de Francia.

rey de Inglaterra, con lo que exasperó al pueblo inglés, que vió en esto una amenaza y un insulto, por el que prescindió, en absoluto, de toda clase de prudencia. La Cámara de los Lores declaró que «no podría haber seguridad hasta que no se hiciera entrar en razón al usurpador de la Monarquía española» y la Cámara de los Comunes votó cincuenta mil soldados y treinta y cinco mil marineros, además de las subvenciones necesarias para sostener a los auxiliares alemanes y daneses. Guillermo III murió poco después, en Marzo de 1702, pero la reina Ana continuó su política que se convirtió en la de Inglaterra y Dinamarca.

Luis XIV trató de contrarrestar parte de la tempestad que se le venía encima, formando una liga de neutrales con los otros Estados alemanes; pero el Emperador supo explotar hábilmente los sentimientos del pueblo alemán y logró poner de su parte al Elector de Brandenburgo, reconociéndolo como rey de Prusia, con lo que creó así una Casa Real protestante en el Norte de Alemania, alrededor de la cual se fueron agrupando, como era natural, los demás Estados protestantes; la misma que, andando el tiempo, había de resultar formidable rival de Austria. El resultado inmediato de esto fue que la causa de España y Francia, conocida desde entonces con el nombre de causa de los Reinos, se encontrase sin ningún aliado al empezar la lucha, a excepción de Baviera. Holanda declaró la guerra a los reinos de Francia y de España, en Mayo; Inglaterra la declaró contra las dos naciones, rehusando la reina Ana reconocer a Felipe V, ni aun siquiera en la declaración de guerra, por haber reconocido Luis XIV a Jacobo III como rey de Inglaterra; y aun fue más explícito todavía el Emperador, pues la declaró contra el rey de Francia y el duque de Anjou. De esta manera empezó la guerra de sucesión española.

Dista mucho de ser fácil tarea la de entresacar lo que es interesante a nuestro objeto, de la narración general de una guerra de tan vastas proporciones como esta, que duró diez años; corriéndose el riesgo de que al hacerlo, se pierda de vista la relación que existe entre cada parte y el todo, lo cual sería muy perjudicial para el fin que buscamos, que no se limita a una simple crónica de los sucesos marítimos, ni tampoco a hacer un estudio de ciertos problemas de táctica y estrategia naval, desligados de las causas que los plantearon y de los efectos que han ejercido en la historia general, sino que nuestro objeto consiste en hacer una apreciación del efecto producido por el Poder Naval en el resultado general de la guerra y en la prosperidad de las naciones.

Para la debida claridad de la relación, repetiremos que el objeto que perseguía Guillermo III, no era oponerse a las pretensiones de Felipe V al trono —asunto de interés muy secundario para las naciones marítimas— sino apoderarse de cuantas posesiones pudiera en América, a costa de España, en beneficio de su comercio e Imperio colonial, e imponer al propio tiempo a la nueva Monarquía condiciones tales, que mantuvieran por lo menos todos los privilegios que había gozado el comercio de Inglaterra y Holanda con el último rey de la Casa de Austria. De haber seguido este camino, hubieran dirigido las naciones marítimas sus esfuerzos sobre América, principalmente, prescindiendo de la península española y ni siquiera hubiera sido preciso que las escuadras aliadas hubieran pasado el Estrecho de Gibraltar, pues Sicilia y Nápoles debían ir a parar a manos de Austria y no de Inglaterra; pero causas posteriores originaron un cambio completo del plan.

En 1703, presentó la coalición un nuevo candidato al trono con el nombre de Carlos III, el cual era hijo del Emperador de Alemania, y la Península se convirtió con ello en escena principal de una sangrienta guerra de dudoso resultado, que obligó a las escuadras anglo-holandesas a mantenerse cerca de sus costas, por cuyo motivo no pudieron emprender las naciones marítimas ninguna operación importante contra la América española, pero Inglaterra salió de la lucha con Gibraltar y Mahón, que pasaron a sus manos, convirtiéndose ya desde entonces en nación mediterránea.

Al mismo tiempo que se proclamaba a Carlos III, se negoció un tratado con Portugal, conocido con el nombre de Tratado de Methuen, el cual dió prácticamente a Inglaterra el monopolio del comercio portugués e hizo que el oro del Brasil fuese casi íntegro a parar a Londres por intermedio de Lisboa, ventaja tan considerable, que ayudó materialmente a sostener la guerra en el continente y también mantuvo a la marina. Al mismo tiempo, aumentó la eficiencia de esta en proporción tan considerable, que las pérdidas que le causaron los cruceros franceses, aunque de gran importancia, no fueron esta vez en ninguna ocasión insoportables.

Al estallar la guerra, con arreglo al plan primitivo, se envió a Sir George Rooke al mando de una escuadra de cincuenta navíos de línea y transportes, que llevaban todos catorce mil soldados destinados al ataque de Cádiz, que era entonces el centro de todo el comercio de Europa con la América española; a esta población llegaban los tesoros y productos de Occidente y desde allí se repartían por toda Europa. El propósito de Guillermo III comprendía también



la captura de Cartagena de Indias, que era uno de los centros principales del mismo comercio en el otro continente, y con este objeto mandó allí, seis meses antes de su muerte, en Septiembre de 1701, una escuadra a las órdenes del marino tradicional de los tiempos antiguos, Bembow, el cual se encontró con otra flota francesa que iba a llevar provisiones y refuerzos a la plaza, trabándose el combate entre las dos escuadras al Norte de Cartagena. Bembow, aunque era superior en fuerzas a sus enemigos, no pudo conseguir su objeto por la traición de varios de sus Capitanes, que no quisieron entrar en fuego, y después de haber estado peleando hasta que su barco no pudo más y él recibió una herida mortal, se retiraron los franceses, salvándose Cartagena. Antes de su muerte, recibió Bembow una carta del Comodoro francés, que le decía: «Ayer por la mañana no tenía esperanza de librarme de cenar en su cámara, pero los cobardes Capitanes que mandáis lo impidieron. ¡Mandadlos ahorcar por Dios! Lo merecen». Y, en efecto; dos de ellos fueron después ahorcados.

La expedición de Rooke contra Cádiz fracasó también como era de esperar, pues las instrucciones que llevaba el Almirante eran tratar de atraerse al pueblo español y desviarlo del rey perteneciente a la Casa de Borbón. Estas instrucciones tan poco categóricas ataron las manos de Rooke; pero después de este fracaso, supo que los galeones de las Indias Occidentales, cargados de plata y mercancías, habían llegado a Vigo escoltados por una escuadra francesa; e inmediatamente se fue allá, encontrándose al enemigo dentro del puerto, cuya boca tiene tres cuartos de milla de anchura. Dicha boca estaba defendida por fortificaciones y contaba, además, con una sólida cadena que la cerraba; pero Rooke forzó la entrada bajo un nutrido fuego, rompiendo la cadena; tomó la población, y todos los buques que estaban fondeados en el puerto con grandes tesoros, fueron apresados o echados a pique. Esta acción, que se conoce en la historia con el nombre de Los Galeones de Vigo, fue un hecho de armas brillante y curioso, pero carece de rasgos militares que merezcan mencionarse, excepto el golpe que asestó al Tesoro y al prestigio de los dos reinos.

La acción de Vigo tuvo, sin embargo, resultados políticos de importancia y contribuyó a que se variase el plan general de campaña de las naciones marítimas, según hemos ya citado antes. El rey de Portugal reconoció a Felipe V por temor a los franceses, pero sus sentimientos eran contrarios a él, porque le asustaba tener cerca de su nación, que tan pequeña y aislada era, la influencia y el po-

derío de Francia. Una de las misiones que llevaba Rooke, era separarlo de la alianza de los reinos y la acción de Vigo, que tuvo lugar tan cerca de su frontera, le hizo apreciar la fuerza de las marinas aliadas. Lo cierto es que Portugal está más cerca de la mar que de España y necesariamente tiene que caer bajo la influencia de la nación que domine el mar. Se le hicieron diferentes ofrecimientos —el Emperador de Austria le cedía parte del territorio español y las naciones marítimas un subsidio—, pero el rey no quiso decidirse hasta que el pretendiente austríaco no hubiera desembarcado en Lisboa y quedara la coalición claramente comprometida a ejecutar una guerra peninsular y otra continental. El Emperador trasladó estas pretensiones a su hijo segundo Carlos, quien después de haber sido proclamado en Viena y reconocido por Inglaterra y Holanda, fue llevado a Lisboa por las escuadras aliadas, desembarcando allí en Marzo de 1704.

De aquí que resultara un cambio completo de los planes de las naciones marítimas, que se vieron obligadas, en virtud del compromiso adquirido de apoyar a Carlos, a mantener sus escuadras cerca de las costas de la península, protegiendo al comercio, con lo cual quedó relegada a un lugar secundario la campaña de las Indias Occidentales que se hizo sólo en pequeña escala y con escasos resultados. Desde esta época en adelante, fue Portugal un fiel aliado de Inglaterra, cuyo Poder Naval ganó en el curso de esta guerra la gran superioridad que desde entonces tiene sobre todos los rivales. Los puertos de aquella nación sirvieron de refugio y apoyo a las escuadras inglesas, y Portugal fue posteriormente la base de operaciones contra Napoleón durante la campaña de la Península. No es extraño que esto sucediera, pues desde hace más de un siglo es Inglaterra la nación con la que más ganancias puede sacar Portugal y a quien más debe temer.

A pesar de que fueron considerables los efectos causados por la supremacía naval de las dos naciones marítimas, en el resultado general de la guerra, y especialmente en el indiscutible imperio de los mares que mantuvo Inglaterra cien años después, esta lucha está caracterizada por la carencia de combates navales de importancia. Solo una vez se encontraron en frente escuadras numerosas enemigas, pero el resultado fue indeciso; después de lo cual abandonaron los franceses la guerra marítima, limitándose solamente a la de corso. Esta particularidad de la guerra de Sucesión española, caracterizó también a todas las del siglo dieciocho, a excepción de la guerra de la Independencia de los Estados Unidos de América. Así, pues, el Po-

der Naval, aunque ejerza su acción de manera silenciosa y constante, según hemos dicho antes, agota los recursos del enemigo por medio del aislamiento en que le coloca, sostiene las fuentes de vida propias, lleva la guerra a sitios distantes de donde él mismo se encuentra, o bien si se le halla es en segundo término; asesta golpes directos en ocasiones y se conduce, en fin, de tal manera, que aunque parezca velada su influencia, no puede pasar desapercibida para el que observe detenidamente los acontecimientos habidos en esta guerra y en las que tuvieron lugar en los cincuenta años siguientes. La enorme superioridad del Poder Naval de Inglaterra, fue el factor determinante de la historia de Europa durante el período mencionado, sostuvo la guerra lejos de sí, mientras mantenía en el país propio la prosperidad de su pueblo e iba fundando el gran imperio que tiene en la actualidad; pero, precisamente por su grandeza de acción y falta de oposición, es causa de que pase desconocido. En las pocas acciones que fue llamado a combatir y ejercer su acción puramente militar, fue tan marcada su superioridad, que los encuentros habidos apenas merecen el nombre de combates; y puede decirse que salvo, quizás, el combate de Byng en Menorca y el de Hawke en Quiberon —que constituye una de las páginas más brillantes de la historia marítima— en los demás sitios no hubo lucha alguna decisiva entre fuerzas equilibradas, ni los combates reñidos en todo el período que comprende desde el año 1700 al 1778, ofrecen interés determinado bajo el punto de vista militar.

A causa de esta particularidad que presenta la guerra de Sucesión española, describiremos a grandes rasgos todo lo relacionado con nuestro objetivo, evitando narraciones detalladas de hechos poco importantes, para tratar solamente de evidenciar la acción ejercida por cada uno de los elementos que tomaron parte en la lucha y especialmente las escuadras.

En la guerra de Flandes, Alemania e Italia, las marinas no tenían nada que ver, como era natural; pues en el momento que consiguieron proteger al comercio de los aliados lo suficiente para que se pudiera obtener sin grandes quebrantos el dinero necesario para sostener la campaña terrestre, terminó su cometido en este particular. Mas otra cosa muy distinta sucedió en la península española, pues inmediatamente después del desembarco de Carlos III en Lisboa, salió Sir. George Rooke para Barcelona, ya que se creía que iba a ponerse de parte de los aliados en cuanto avistara la escuadra, pero el gobernador permaneció fiel a su rey y sujetó al partido austríaco. Rooke se dirigió entonces a Tolón, donde estaba fondeada una

escuadra francesa, encontrándose en el camino con otra de la misma nacionalidad que venía de Brest, a la que dió caza, no logrando alcanzarla, por lo cual se reunieron las dos escuadras enemigas en aquel puerto. Aquí debemos hacer notar que la Marina inglesa no había intentado todavía bloquear los puertos franceses durante todo aquel invierno, como lo hizo más adelante. En esta época las escuadras y los ejércitos marchaban igualmente, al llegar dicha estación, a ocupar sus cuarteles de invierno.

Otro Almirante inglés, Sir Cloudesley Shovel, salió en la primavera a bloquear a Brest, pero llegó demasiado tarde, encontrándose con que el pájaro había ya volado, por cuyo motivo se dirigió inmediatamente al Mediterráneo. No sintiéndose Rooke, por otra parte, con fuerza sufiente para oponerse a las dos escuadras francesas, se retiró hacia el Estrecho, pues en esta época no tenía Inglaterra puerto alguno en el Mediterráneo ni base ni aliado con quien poder contar, siendo Lisboa el refugio más cercano que se ofrecía a sus escuadras. Rooke y Shovel se encontraron frente a Lagos y allí tuvieron una conferencia, en la que declaró el primero —que era el más antiguo— que sus instrucciones le prohibían emprender nada sin consentimiento de los reyes de España y Portugal. Esto ataba las manos por completo a las naciones marítimas, pero incomodado Rooke por la humillante inacción y avergonzado de volver a su país sin haber hecho nada, decidió al fin atacar a Gibraltar, por tres razones: primero, porque había oído decir que no tenía suficiente guarnición; segundo, porque era un puerto de inmensa importancia en aquella guerra; y tercero, porque su toma redundaría en honor de las armas de Inglaterra. La plaza fue atacada, bombardeada y después tomada por asalto, que se llevó cabo con los botes. Desde el 4 de Agosto de 1704 data, pues, la posesión de Gibraltar por los ingleses, y este hecho hace, con justicia, que se conserve vivo el recuerdo del nombre de Rooke, a cuyo buen juicio y falta de miedo por la responsabilidad, debe inglaterra la llave del Mediterráneo.

Felipe V de España trató en seguida de recobrar la plaza y pidió que la escuadra francesa que estaba en Tolón apoyara el ataque. Tourville había muerto ya el año 1701, y la flota estaba entonces mandada por el Conde de Toulouse —hijo natural de Luis XIV— que solo contaba veintiseis años de edad. Rooke se dirigió hacia el Este, encontrándose las dos escuadras enemigas el 24 de Agosto frente a Vélez-Málaga. Al avistarse estaban ambas navegando al SE.; el viento que reinaba era NE. y lo recibían por babor, siendo los aliados los que se hallaban a barlovento. No se conoce bien el número

exacto de buques; los franceses tenían cincuenta y dos navíos de línea, siendo probable que los aliados tuvieran media docena más. En el ataque verificado por estos, no parece que Rooke desplegara ninguna combinación táctica, pues sus barcos lucharon aisladamente con cada uno de los del enemigo. El combate de Málaga ofrece muy poco interés bajo el punto de vista militar y únicamente tiene la particularidad de ser el primero en el que se verifica el ataque de la manera anticientífica que censuró Clerk y que emplearon después los ingleses durante todo el siglo.

El resultado del combate fue igual al obtenido en todos aquellos en que se empleó este procedimiento de lucha. La vanguardia se separó del centro, dejando un hueco entre los dos; y la tentativa que verificaron los franceses para penetrar en él y aislar a la vanguardia, fue el único movimiento táctico que se hizo durante toda la pelea. En el encuentro de Málaga no se ven trazas de la táctica hábil y prudente que en época posterior y con buen sentido reconoció Clerk, caracterizándola de notable.

Aquí se ve perfectamente marcada la degeneración sobrevenida en la táctica desde la época en que Monk, Ruyter y Tourville llevaban a cabo sus hábiles combinaciones, hasta esta otra en que no se observa más que la simple pericia marinera, y solo bajo este punto de vista tiene importancia histórica este combate. En él se verifica la lucha en la forma primitiva que cantó Macaulay y que fue durante muchos años el método favorito empleado por la marina inglesa:

«Then on both sides the leaders
Gave signal for the charge;
And on both sides the footmen
Strode forth with lance and targe;
And on both sides the horsemen
Struck their spurs deep in gore,
And *front to front* the armies
Met with a mighty roar». (1).

El movimiento humano no es siempre hacia adelante, y actualmente se ven en los periódicos y revistas marítimas algunas señales que indican ideas parecidas a las de esa época. El combate fue muy

(1) Entonces los jefes de ambos bandos dieron la señal de ataque; la infantería se adelantó rápidamente con sus lanzas y escudos, los jinetes hundieron las espuelas en sus caballos y chocaron los ejércitos, frente a frente con poderoso estruendo.

empeñado y duró desde las diez de la mañana hasta las cinco de la tarde, sin que se obtuviera a pesar de esta ningún resultado decisivo. Al día siguiente cambió el viento, quedando los franceses a barlovento, pero despreciaron la oportunidad que esto les ofrecía para reanudar la lucha, por lo cual es muy censurable su conducta, si son ciertas las ventajas que, según sus versiones, habían obtenido la víspera. Rooke no hubiera podido pelear porque veinticinco de sus buques, que constituían casi la mitad de la escuadra, habían consumido las municiones, según se dice; y aun durante el combate mismo, tuvieron que ser sacados a remolque fuera de la línea una porción de barcos aliados, que se encontraron sin pólvora y proyectiles suficientes para poder disparar tan siquiera una sola andanada.

Probablemente, esto se debería al ataque de Gibraltar, durante el cual se consumieron quince mil tiros, y a la carencia de un puerto que sirviera de base de abastecimiento, deficiencia que quedó remediada para lo sucesivo con la posesión de esta plaza. Para obtener igual ventaja que la que logró Rooke al tomar Gibraltar, se decidieron los Estados Unidos a apoderarse de Port Royal, al empezar la guerra civil; e igual objeto perseguía el Duque de Parma cuando aconsejaba a su rey apoderarse con urgencia de Flushing, en la costa de Holanda, antes de enviar la gran Armada española (1) a las costas de la Gran Bretaña; consejo que, si se hubiera seguido, habría hecho innecesario aquel viaje tan triste y desastroso al Norte de Inglaterra. El mismo motivo canduciría, sin duda alguna, a cualquiera nación que tratara de emprender operaciones de importancia contra nuestra costa, a tomar puntos lejanos de las grandes poblaciones, susceptibles de defensa, como son la bahía de Gardiner o Port Royal; los cuales, podría ocupar y conservar con sus escuadras, si nuestra marina no tuviera fuerzas suficientes para impedirlo.

Rooke se retiró tranquilamente a Lisboa, dejando antes en Gibraltar todas las municiones y vituallas que pudo sacar de su escuadra. El Conde de Toulouse, en vez de aprovecharse de su victoria, si tal fue, volvió a Tolón, enviando solamente diez navíos de línea para apoyar el ataque de Gibraltar. Los franceses hicieron todas sus tentativas contra la plaza de manera poco útil; la Escuadra bloqueadora fue, al fin, destruida y el ataque por tierra se convirtió en un bloqueo. A consecuencia de este contratiempo —dice un Oficial de Marina francés— empezó a experimentar el pueblo francés una triste reacción contra la marina. Las maravillas que habían realizado gra-

(1) Conocida por "la Invencible" — (N. de los T.).

cias a ella, y sus inmensos servicios, quedaron olvidados. Nadie creía en su utilidad. El Ejército, en contacto más directo con la Nación, tenía todo el favor y simpatías de esta. El error predominante de que la grandeza o decadencia de Francia dependían de la posesión de unos cuantos puntos sobre la frontera del Rhin, no hacía más que fomentar estas ideas contrarias a la marina, que han dado a Inglaterra su fuerza y han sido causa de nuestra debilidad» (1).

En este año de 1704, tuvo lugar la batalla de Blenheim, en la que fueron derrotados por completo, los franceses y bávaros, por los ingleses y alemanes, mandados por Marlborough y el Príncipe Eugenio. El resultado de esta batalla fue de que Baviera abandonara su alianza con Francia y perdiera importancia la guerra de Alemania, convirtiéndose esta en un teatro secundario de la campaña general que desde entonces tuvo lugar en los Países Bajos, en Italia y en la Península.

Durante el año siguiente de 1705, atacaron los aliados a Felipe V por dos sitios diferentes. Desde Lisboa avanzaron sobre Madrid, y además fueron por Barcelona. El primer ataque, aunque estaba basado en el mar, era principalmente terrestre y fracasó; por este lado mostró el pueblo español, de manera indudable, que no estaba dispuesto a dar la bienvenida al rey elegido por las naciones extranjeras. No sucedió lo mismo en Cataluña, a donde llegó Carlos III en persona con la escuadra aliada. Como la marina francesa era inferior en número, se mantuvo en puerto, y el Ejército francés tampoco apareció. Las tropas aliadas sitiaron la población ayudadas por tres mil marineros y surtidas con pertrechos desembarcados de la escuadra, que era a la vez base de abastecimiento y línea de comunicaciones. El 9 de Octubre se rindió Barcelona; toda Cataluña aclamó a Carlos y el movimiento se extendió por Aragón y Valencia, declarándose por Carlos la capital de esta última región.

Al año siguiente, o sea el 1706, tomaron los franceses la ofensiva en España, atacando por las fronteras de Cataluña, a la par que defendían los pasos montañosos que daban acceso a Portugal. En ausencia de la escuadra aliada y de los socorros que esta traía y prestaba, encontraron los franceses poca resistencia, pudiendo sitiar a Barcelona, apoyados por una escuadra de treinta navíos de línea y numerosos transportes, que traían los abastecimientos necesarios del vecino puerto de Tolón. El sitio, que había empezado el día 5 de abril, continuaba con esperanzas de éxito, siendo el pro-

(1) Lapeyrouse-Bonfils: Hist. de la Marine Francaise.

pio pretendiente austriaco, quien estaba dentro de la población, el premio del triunfo; pero el 10 de mayo apareció la escuadra aliada, con lo cual la francesa se vio obligada a retirarse, y tuvo que levantarse el sitio precipitadamente. Entonces Felipe V, no atreviéndose a retirarse a Aragón, atravesó el Rosellón y se internó en Francia, dejando el campo libre a su rival. Al mismo tiempo avanzó desde Portugal —que era la otra base de operaciones que el Poder Naval de ingleses y holandeses dominaba y utilizaba— otro ejército, sostenido con el dinero obtenido por el mar. Esta vez tuvo más éxito el ataque efectuado por el Oeste, pues cayeron en poder de dicha fuerza muchas de las poblaciones de Extremadura y León, y tan pronto como llegó a conocimiento de los generales aliados el levantamiento del sitio de Barcelona, avanzaron por Salamanca hacia Madrid. Felipe V, después de escapar a Francia, volvió a entrar en España por los Pirineos occidentales, pero al aproximarse los aliados tuvo que huir otra vez, abandonándoles la capital. Los portugueses y las tropas aliadas entraron, pues, en Madrid el 26 de junio de 1706, y la escuadra aliada, después de tomar a Barcelona, se apoderó de Alicante y Cartagena.

Hasta este punto fue favorable la situación para los aliados; pero estaban estos equivocados acerca de los sentimientos del pueblo español y no comprendieron la fuerza que le prestaba su orgullo y la firmeza de sus propósitos, ayudado, además, por las condiciones naturales del país. Se despertó el odio nacional contra los portugueses, lo mismo que el religioso contra los herejes, entre los cuales se contaba al general inglés, que era un hugonote refugiado. Madrid y la región en que estaba enclavado eran contrarios a los aliados, y el sur de España envió un mensaje de adhesión y fidelidad al pretendiente de la Casa de Borbón. Los aliados no podían ya sostenerse por más tiempo en la capital hostil, particularmente por carecer de víveres el país circundante, que estaba infestado de guerrillas, por lo cual decidieron retirarse hacia el Este, dirigiéndose en busca del pretendiente austríaco que estaba en Aragón. Tras de un revés, vino otro, y, por último, el 25 de abril de 1707 fue derrotado completamente el ejército aliado en la desastrosa batalla de Almansa, perdiendo quince mil hombres. Toda España cayó otra vez en poder de Felipe V, a excepción de Cataluña, que solo pudo someterse en parte. Al año siguiente, 1708, consiguieron algunas ventajas los franceses en varios puntos, pero no pudieron atacar a Barcelona, logrando, sin embargo, apoderarse de Valencia y Alicante.

El año 1707 no se señaló por ningún suceso marítimo impor-

tante. Durante el verano, las escuadras aliadas que estaban en el Mediterráneo, se separaron de las costas de España, con objeto de apoyar el ataque verificado por los austriacos y piamonteses contra Tolón. Estos avanzaron desde Italia a lo largo de la costa, apoyados en su flanco por la escuadra, que también les abastecía. El sitio, sin embargo, no produjo resultado la campaña quedó indecisa. Al volver a Inglaterra el almirante Sir Cloudesley Shovel con varios navíos de línea, se perdió en las islas Scilly, siendo este naufragio uno de los que, por su importancia, ha llegado a ser histórico.

El año 1708 se apoderaron las escuadras aliadas de Cerdeña, que por su fertilidad y corta distancia a Barcelona, se convirtió en base de abastecimiento del pretendiente austriaco, en tanto cuanto con el apoyo de las escuadras consiguió dominar el mar. El mismo año se tomó Menorca, con su hermoso puerto de Mahón, y desde esta fecha estuvo en poder de los ingleses hasta cincuenta años más tarde. La posición de Inglaterra en el Mediterráneo era entonces tan fuerte como pudieran ser las de Francia y España, pues con Gibraltar en su poder, bloqueaba a Cádiz y Cartagena, mientras que con Mahón contrarrestaba a Tolón; y como además de esto tenía a Portugal como aliado, disponía de las dos estaciones de Lisboa y Gibraltar, que dominaban las dos vías comerciales del Atlántico y del Mediterráneo.

Al terminar el año 1708, eran tan considerables los desastres sufridos por Francia, tanto por tierra como por mar, tan atroces los sufrimientos del reino, y se veía con tan pocas esperanzas de poder continuar satisfactoriamente una lucha que causaba su ruina, que Luis XIV se vio obligado a proponer las condiciones más humillantes, a fin de poder obtener la paz, mientras que Inglaterra, por su parte, soportaba la guerra con facilidad. Ofreció renunciar a la monarquía española, dejando solamente al pretendiente de la Casa de Borbón el reino de Nápoles; pero los aliados rehusaron, pidiendo el abandono de las pretensiones del Duque de Anjou —a quien negaban el título de rey— sobre todo el imperio de España, sin excepción, y, además, agregaron una porción de condiciones del todo ruinosas para la propia Francia. Luis XIV no quiso acceder a esto, y en consecuencia continuó la guerra.

Desde esta fecha hasta la terminación de la lucha, fue menos visible la acción del Poder Naval de los aliados (que estaba constituído casi totalmente por el de Inglaterra, pues Holanda contribuía muy poco), pero la realidad de sus efectos continuó siendo la misma. El pretendiente austriaco, confinado la mayor parte del tiempo en

Cataluña, sostenía sus comunicaciones con Cerdeña y con las provincias italianas de Alemania, gracias a la marina inglesa; pero la completa desaparición de las escuadras francesas y la intención evidente por parte de Luis XIV de no enviar ninguna a la mar, hizo que los ingleses disminuyeran sus fuerzas en el Mediterráneo, con lo cual pudieron proteger mejor su comercio. En los años 1710 y 1711, llevaron también a cabo expediciones contra las colonias francesas del norte de América, consiguiendo apoderarse de Nueva Escocia, pero fracasó la tentativa que verificaron contra Quebec.

Durante el invierno de 1709 a 1710 sacó de España Luis XIV todas sus tropas, abandonando por completo la causa de su nieto; pero cuando era más crítica la situación de Francia y parecía que no le quedaba más remedio que acceder a condiciones que la hubieran convertido en una nación de segundo orden, peligró la existencia de la coalición por haber caído Marlborough en desgracia con la reina, a cuyo hecho siguió la subida al poder del partido que se oponía a la continuación de la guerra. Este cambio ocurrió en el verano de 1710, y las tendencias pacíficas aumentaron entonces, tanto por la situación favorable en que estaba colocada Inglaterra para empezar las negociaciones, cuanto por lo mucho que se sufría con la guerra, de cuya continuación era evidente que no habían de obtenerse mayores ventajas, capaces de compensar los sacrificios que nuevamente se hicieran. Holanda, que era el aliado más débil de los dos, había cesado, gradualmente, de contribuir, en la parte que le correspondía, al mantenimiento de las fuerzas marítimas estipuladas, y aunque los previsores ingleses pudieran ver con complacencia la desaparición del poder marítimo de una nación rival, la gente de entonces sentía más inmediato el aumento de gastos originado por esta causa, que no otra cosa. Tanto en España como en el resto del continente, se sostenía la guerra a costa del dinero de Inglaterra, principalmente; en el continente no podían ya obtenerse mayores ventajas y tocante a España se veía que los sentimientos de su pueblo estaban en contra de Carlos III y no podrían dominarse, a menos de hacer gastos y esfuerzos que representaban mucho más que el provecho.

Al poco tiempo se abrieron negociaciones secretas entre Inglaterra y Francia, las cuales recibieron nuevo impulso con la inesperada muerte del emperador de Alemania, que era hermano del pretendiente austriaco al trono de España. Como no tenía otro heredero masculino, fue proclamado Carlos Emperador de Austria y poco después fue elegido Emperador de Alemania, con lo que In-

glaterra dejó de apoyarle, pues tan pocos deseos tenía de ver reunidas las dos coronas en la cabeza de un príncipe austríaco, como en la de un Borbón.

Las condiciones que puso Inglaterra para el tratado de paz en 1711, demuestran que había llegado a ser una Potencia Naval en el sentido más estricto de la palabra, y no sólo de hecho, sino por conciencia propia que tenía de ello. Pedía que nunca pudieran estar reunidas en una misma persona las coronas de Francia y España; que se concediese a Holanda y Alemania una barrera de plazas fuertes como línea defensiva contra Francia; que devolviese ésta, todas las conquistas que había hecho a los aliados; que se cediera a Inglaterra, Gibraltar y Mahón, de cuya importancia estratégica y marítima hemos hablado ya en otro lugar; que se destruyese el puerto de Dunquerque, que era el nido que tenían los corsarios franceses dedicados a la persecución del comercio inglés; que Francia cediese a Inglaterra las colonias de Terranova, Bahía de Hudson y Nueva Escocia, de las cuales la última estaba ya en su poder; y, finalmente, que se hicieran tratados de comercio con Francia y España y se le concediera el monopolio de la trata de esclavos con la América Española, conocida con el nombre de *Asiento*, la cual España había concedido a Francia en el año 1701.

Las negociaciones continuaron, sin que por eso cesaran las hostilidades, y el 12 de junio de 1712 se concertó una tregua de cuatro meses entre Inglaterra y Francia, retirando la primera las tropas que tenía en el continente, formando parte del ejército aliado, tropas que vino mandando el eminente caudillo Marlborough, que había cesado ya el año anterior. La campaña de 1712 fue favorable a Francia, y con la retirada de la Gran Bretaña se hizo seguro el próximo fin de la guerra. A las quejas de Holanda, se le contestó que desde el año 1707 no habían contribuído los holandeses al contingente aliado más que con la tercera parte de las fuerzas marítimas que les correspondía, y que tomando el promedio de toda la guerra, no habían dado la mitad de los buques, como debían. La Cámara de los Comunes, en el Mensaje que dirigía al trono en 1712 se quejaba de que:

> «El servicio marítimo se había hecho durante todo el curso de la guerra, de una manera altamente desventajosa para el reino de Su Majestad, porque siendo necesario alistar todos los años poderosas escuadras para mantener nuestra superioridad en el Mediterráneo y poderse oponer a cualquier fuerza que pudiera preparar el enemigo en Dunquerque o en cualquiera de los

puertos de la costa occidental de Francia; la diligencia mostrada por Vuestra Majestad en alistar la parte que le correspondía en todos los puntos que el servicio requería, no ha sido secundada por Holanda, que ha distado mucho de dar todos los años la parte proporcional a lo suministrado por Su Majestad... Por esta causa, se ha visto Vuestra Majestad obligada a suplir estas deficiencias con refuerzos adicionales de buques propios y los de Vuestra Majestad han tenido que ir en mayor número a prestar servicios en mares lejanos y en épocas desfavorables del año, con gran daño de la marina. Esto ha producido una disminución de los convoyes comerciales; las costas han estado más expuestas por falta de cruceros y nos hemos visto imposibilitados para entorpecer el comercio más beneficioso del enemigo, que era el de las Indias Occidentales, de donde recibía los vastos recursos pecuniarios, sin los cuales le hubiera sido imposible continuar la guerra».

El comercio de la América española había traído, efectivamente a Francia, cuarenta millones de duros en metálico. A estas quejas de Inglaterra, sólo pudo contestar el representante de Holanda que esta no estaba en condiciones de poder cumplir sus compromisos. Los reveces de 1712, unidos al firme propósito de Inglaterra de llegar a la paz, decidieron a los holandeses a hacer lo mismo, máxime cuanto que Inglaterra, a pesar de las disensiones con su aliado, conservaba todavía el suficiente odio contra Francia para apoyar todas las reclamaciones justas de Holanda.

El día 11 de abril de 1713 se firmó una paz casi general, que fue una de las más importantes que registra la historia, conocida en esta con el nombre de Paz de Utrecht, concertada entre Francia por un lado y Holanda, Inglaterra, Prusia, Portugal y Saboya por el otro. El emperador no se conformó todavía con lo pactado y decidió continuar; pero la pérdida de los socorros metálicos de Inglaterra detuvo, al fin, la marcha de sus ejércitos, y la guerra continental hubiera terminado por sí misma con la retirada de las naciones marítimas, si no hubiera sido porque una vez libre Francia, realizó una brillante y próspera campaña en Alemania el año 1713, obligando al emperador a firmar la paz el 7 de marzo de 1714. En Cataluña y Baleares quedaban todavía algunos rescoldos de la guerra, los cuales persistían en su rebelión contra Felipe V, pero en cuanto las armas francesas pudieron dirigirse contra ellos, se sofocaron rápidamente. Barcelona fue tomada por asalto el mes de septiembre de 1714 y las islas quedaron sometidas el verano siguiente.

Los cambios de mayor importancia y de carácter permanente, ocurridos durante la guerra y sancionados por la paz, pueden agruparse como sigue: 1º La Casa de Borbón quedó establecida en el trono de España y siguieron bajo el dominio de esta todas sus posesiones americanas, habiéndose frustrado los propósitos de Guillermo III contra las mismas, en el momento que Inglaterra se decidía a apoyar al pretendiente austríaco y se veía comprometida, por lo tanto, a sostener la mayor parte de sus buques en el Mediterráneo, con este fin. 2º El imperio español perdió sus dominios de los Países Bajos, incorporándose Gelderland al nuevo reino de Prusia y cediendo Bélgica al emperador con lo que se convirtieron los Países Bajos españoles en austríacos. 3º España perdió también las principales islas del Mediterráneo, cediendo Cerdeña a Austria, Menorca con su hermoso puerto a Inglaterra y Sicilia al Duque de Saboya. 4º Se obligó a España a transferir el dominio de sus posesiones de Italia, pasando Milán y Nápoles a poder del emperador. Tales fueron los resultados principales que tuvo España en la guerra habida con motivo de la sucesión a su trono.

Francia, que fue la nación que apoyó al pretendiente que obtuvo la corona, salió de la lucha completamente exhausta y con considerables pérdidas territoriales. Consiguió colocar un príncipe de su propia Casa Real en el trono del país vecino, pero agotó en la lucha su Poder Naval, disminuyó su población y quedó su hacienda en una situación ruinosa. El territorio perdido en Europa estaba situado en sus fronteras del Norte y Este, y tuvo que prescindir, además, del uso del puerto de Dunquerque, que era el centro de la guerra de corso, tan temida por los comerciantes ingleses. La cesión de Nueva Escocia y Terranova, en América, fue el primer paso que dio para la pérdida de todo el Canadá, que medio siglo después cayó en poder de los ingleses; por el momento retuvo, sin embargo, la isla de Cabo Bretón con su puerto de Louisburg, que constituye la llave del golfo y río de San Lorenzo.

Las ganancias que obtuvo Inglaterra de esta lucha, fueron próximamente iguales a las pérdidas de Francia y España, y contribuyeron todas a extender y aumentar su Poderío Naval. Gibraltar y Mahón en el Mediterráneo, y las colonias mencionadas de Norte América, constituían nuevas bases para este poder, extendiendo y aumentando su comercio. Obtuvo un segundo beneficio para su Poder Naval que, aunque de menos importancia que el anterior, no por esto deja de tener mucha, cual fue el daño recibido por los intereses marítimos de Francia y Holanda, en razón a la decadencia de sus marinas

militares, motivada por los inmensos gastos de la campaña terrestre. Más adelante trataremos extensamente de esta decadencia.

La misma negligencia de Holanda, al no contribuir a la coalición con los buques que debía y la mala condición de los que enviaba, obligaron a Inglaterra a suplir estas deficiencias con mayor número de los suyos, dando esto beneficiosos resultados para su Poder Naval, pues obligó a verificar un esfuerzo mayor a la marina militar inglesa, desarrollándola en proporción. La preponderancia de esta aumentó más todavía con la destrucción de las obras de Dunquerque, porque, aun cuando no era éste en sí un buen puerto, ni tenía mucha profundidad de agua, era muy fuerte bajo el punto de vista militar, gracias a sus fortificaciones, y su situación era muy a propósito para estorbar al comercio inglés. Estaba a cuarenta millas tan solo de South Foreland y de Las Dunas, y el Canal no tiene en esa parte más que veinte millas de anchura. Dunquerque fue una de las primeras adquisiciones de Luis XIV, y había cuidado de su desarrollo como si fuera su propio hijo; así es que no hay nada que dé idea tan cabal de lo profundo de su humillación, como haber accedido a desmantelar sus fortificaciones y a cegar su puerto.

Mas no consistió en esto solamente lo acertado de la conducta seguida por Inglaterra, sino que comprendiendo que su Poder Naval no podía basarse ni fundarse exclusivamente en la posesión de unos cuantos puertos estratégicos, ni siquiera en sus buques de guerra, sino en el fomento de su comercio marítimo, supo adquirir grandes ventajas comerciales cuando llegó la hora de hacer el tratado de paz. La concesión del transporte de esclavos a la América española, lucrativa en sí, lo fue aún más por constituir la base de un inmenso comercio de contrabando con aquel país, y esto compensó, en parte, a los ingleses de los beneficios que les hubiera reportado el apoderarse de estas posesiones, a más de que las ventajas que Francia dio a Portugal en el Sur de América, fueron casi todas para Inglaterra, porque esta nación había logrado el monopolio del comercio portugués, por el tratado celebrado el año 1703. Las colonias que adquirió en el Norte de América eran valiosas, no solo bajo el punto de vista militar sino comercial. Y, por último, concertó también con Francia y España tratados comerciales que fueron muy favorables para ella.

Uno de los ministros de aquella época, al defender el tratado en el Parlamento, decía: "Las ventajas logradas con esta paz se ven en el aumento que ha tenido nuestra riqueza, en las grandes cantidades de oro acuñadas recientemente en nuestra fábrica de mo-

neda, en el gran incremento que ha tomado, desde la paz, la marina mercante empleada en las pesquerías y en el comercio, y en el notable aumento de lo recaudado en las aduanas, lo mismo que en el desarrollo adquirido por nuestras manufacturas y exportación». En una palabra, por el impulso recibido en todos los ramos del comercio.

Así como Inglaterra salió de la lucha en tan buen estado y perfectamente preparada para sostener la supremacía marítima que viene conservando desde hace tantos años, Holanda, su antiguo rival en el comercio y en la guerra, quedó para siempre rezagada, sin haber logrado adquirir en el tratado de paz estación marítima ni colonia de ninguna clase. El tratado comercial con Francia le concedió iguales ventajas que a Inglaterra, pero no obtuvo concesión alguna que le permitiese poner el pie en la América española, como sucedió con las conseguidas por su aliada.

Pocos años antes de firmarse la paz, cuando la coalición sostenía aún a Carlos, concertó el ministro inglés un tratado con éste, sin que Holanda lo supiera, en el que se concedía prácticamente a Inglaterra el monopolio del comercio español con América, pues, había de ejercerlo en unión, tan solo, de los españoles, lo que equivalía casi a decir que los ingleses habían de verificarlo por sí mismos y exclusivamente. El tratado se hizo público accidentalmente y produjo gran sensación en Holanda; pero como Inglaterra era entonces tan necesaria a la coalición, no corría riesgo de ser abandonada por las naciones que la formaban.

Las ganancias que tuvo Holanda por tierra, consistieron simplemente en la ocupación militar de ciertas plazas fuertes de los Países Bajos austríacos, conocidas en la historia con el nombre de «barrera de plazas», que era una especie de línea divisoria constituída entre su propio territorio y el adquirido por Austria; mas en nada aumentaron sus recursos financieros, ni su población, ni elemento alguno de los que constituyen la fuerza vital de una Nación, sobre la que se basan las instituciones militares de la misma. Holanda había olvidado, quizás inevitablemente, el camino por donde había logrado la riqueza y supremacía entre las demás naciones. Las exigencias de su situación continental la habían conducido a descuidar su marina militar, lo cual implicaba en aquella época de guerra y de corso, una gran pérdida para el comercio y los transportes, y aunque se sostuvo durante toda la lucha, los síntomas de debilidad se evidenciaron claramente al manifestar su impotencia para contribuir con el contingente debido a los armamentos de la coalición. A pesar de esto, consiguieron las Provincias Unidas el princi-

pal objeto que llevaban al empezar la guerra, que fue salvar del poder de Francia los Países Bajos españoles, si bien es verdad que el resultado no valía lo que les costó.

A partir de esta gran contienda, Holanda se mantuvo largo tiempo apartada de las guerras y diplomacia de Europa, en parte, quizás, por ver lo poco que había ganado; pero más que por esto, por el estado de impotencia y agotamiento en que quedó después de los extraordinarios esfuerzos que tuvo que verificar durante la guerra, los cuales pusieron dolorosamente de manifiesto la debilidad que lleva en sí una nación de escaso territorio y pocos habitantes. La decadencia visible de las provincias data, pues, de la paz de Utrecht (aunque la verdadera empezó antes), cesando de contarse desde entonces entre las grandes potencias europeas, dejando de ser su marina militar un factor importante en la diplomacia y participando también su comercio de la decadencia general de la nación.

No nos queda más que relatar brevemente los resultados que tuvo la guerra para Austria y Alemania en general. Francia cedió la barrera del Rhin, con las plazas fuertes de la orilla derecha del río. Austria recibió, según hemos dicho, Bélgica, Cerdeña, Nápoles y la parte dominada por España en el norte de Italia, pero quedó descontenta por no haberse quedado con Sicilia y no cesó de negociar después hasta conseguirla. Más importancia que las adquisiciones de Austria en países lejanos y extraños, tuvo para Alemania y Europa entera el nacimiento de Prusia, que data desde esta guerra, según dijimos, y constituyó un Reino militar de religión protestante, destinado a contrarrestar el poder de Austria.

Tales fueron los resultados más importantes de la guerra de sucesión española, «la mayor que vio Europa desde el tiempo de las Cruzadas». Fue una lucha cuyo principal interés militar está en la campaña terrestre, por haber tomado parte en ella dos de los generales más insignes que jamás han existido, Marlborough y el Príncipe Eugenio; sus batallas de Blenheim, Ramillies, Malplaquet y Turín son conocidas de nombre hasta por las personas más ignorantes de la historia; y, por último, hubo una porción de nombres notables que se distinguieron en otros teatros de la lucha, como fueron Flandes, Alemania, Italia y España. En la mar sólo hubo un combate de importancia, si es que al de Málaga puede dársele este nombre.

Ahora bien; si nos fijamos solamente en los resultados inmediatos de la guerra y tratamos de averiguar quién fue el que los tuvo mejores, encontraremos que Francia consiguió como única ven-

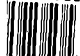
taja ver sentado en el trono de España a un Borbón; España, estrechar sus relaciones con aquélla, a consecuencia del mismo hecho; Holanda logró la posesión de la barrera de plazas fuertes, pero a costa de la ruina de su marina y del agotamiento de los recursos de su pueblo; Austria consiguió apoderarse de unas regiones marítimas como eran Nápoles y los Países Bajos, peleando con el dinero de Inglaterra y Holanda; pero ninguna de las ventajas logradas por todas estas naciones que habían luchado por tierra con el propósito de obtener mayores o menores ganancias, exclusivamente terrestres, puede ponerse en parangón con las que obtuvo Inglaterra, que si bien pagó la guerra continental y hasta contribuyó a sostenerla con sus tropas, aumentó, mientras tanto, su marina militar, extendió y protegió su comercio, se hizo dueña de posesiones marítimas y, en una palabra, fundó y apoyó su poder marítimo sobre las ruinas de los de sus rivales, fueran amigos o enemigos. No son despreciables las ventajas que lograron las otras naciones, pero al lado del desarrollo marítimo de la última, no hacen más que poner de relieve la inmensidad de lo conseguido por Inglaterra. Para Francia era, efectivamente, una ventaja tener por su espalda un amigo en vez de un enemigo, aunque su marina militar y mercante se viesen arruinadas; España salía favorecida al estrechar sus relaciones con un país lleno de vida como era Francia, después de llevar ella un siglo de muerte política, consiguiendo también librar la mayor parte de sus posesiones amenazadas; Holanda quedaba libre para siempre de las agresiones de Francia, por estar Bélgica en manos de una nación poderosa, en vez de estarlo en las de una débil, como hasta entonces había sucedido; Austria no solo había conseguido contener a su enemigo hereditario a expensas de sus aliados, principalmente, sino que recibió regiones como las de Sicilia y Nápoles, que con una sabia administración, podrían llegar a ser las bases de un poderío marítimo de importancia.

Pero ninguna de estas ventajas, ni todas ellas reunidas, pueden, sin embargo, compararse en magnitud ni en solidez con la lograda por Inglaterra al obtener aquel desarrollo excepcional de su Poder Naval, que comenzó en la guerra de la Liga de Augsburgo y recibió su complemento y sello durante la guerra española de sucesión. Por él dominaba el comercio marítimo de altura con una marina militar que no tenía rival ni podía tenerlo, dada la postración en que habían quedado las demás naciones, y dicha marina poseía ahora bases seguras de operaciones en las fuertes posiciones adquiridas en todos los sitios disputados del mundo. Aunque no había empezado todavía

su imperio de la India, podía dominar las comunicaciones de las otras naciones con aquellas regiones distantes y ricas y hacer valer su voluntad en todas las disputas originadas entre las diferentes estaciones comerciales de las distintas naciones del mundo, y todo gracias a la superioridad numérica alcanzada por su marina militar. El comercio, que había sostenido su prosperidad durante la guerra y la eficiencia militar de sus aliados, aunque se vio dificultado y en parte destruido por los cruceros enemigos (a los cuales no concedió munca más que una importancia secundaria, a pesar de lo numeroso de las quejas), adquirió repentinamente nueva vida al terminarse aquélla, pues, todo el mundo participaba entonces de la postración general que era consecuencia natural de los daños causados por la guerra; las gentes estaban ansiosas de volver a los días de prosperidad y de comercio pacífico de antaño; mas como no había país alguno que pudiera contar con más elementos que Inglaterra, para aprovecharse de este estado de cosas, por ser ella quien disponía de más dinero y marina mercante, de aquí que fuera la que estaba en mejores condiciones para poder llevar a cabo toda clase de empresas comerciales, ya fuese amparada por las leyes, o bien todo lo contrario. En la guerra de Sucesión española, no solo fue desarrollándose constantemente su marina y su comercio en medio de la ruina de las demás naciones, gracias a lo acertado de su dirección, sino que, a pesar de lo peligrosas que eran las navegaciones para los buques mercantes, por hallarse la mar cruzada por los corsarios más atrevidos e incansables que salieron jamás de Francia, la gran eficiencia de la marina militar hizo factible que los buques mercantes pudiesen hacer viajes seguros, con lo cual se aumentaba el número de aquellos. Como consecuencia de la mejor protección que tenían los buques mercantes ingleses, ganaron también la reputación de ser portadores mucho más seguros que los holandeses y, como es natural, el tráfico fue pasando, cada vez más, de manos de éstos a la de aquéllos, y una vez adquirida la costumbre de emplearlos, con preferencia, siguió ya definitivamente.

Un historiador de la marina inglesa dice al llegar a este punto:

> «Tomadas las cosas en conjunto, dudo que el prestigio de Inglaterra haya sido nunca mayor que lo fue en aquella época, ni que haya existido en el pueblo inglés un espíritu más levantado que el que hubo entonces. Los triunfos alcanzados en la mar por nuestras armas, la necesidad de proteger nuestro comercio y la popularidad que tenían todas las medidas encaminadas al aumento de nuestro Poder Naval, eran causa



de que se dictasen con frecuencia semejante clase de medidas y que cada año fuese mayor nuestra Marina. De aquí resultó el considerable aumento con que aparecía la marina real al terminar el año 1706, el cual no solo consistía en el mayor número de buques, sino en la calidad de los mismos, que era muy superior a la de los tiempos de la revolución y épocas anteriores. Esta fue la causa de que en vez de disminuir nuestro comercio, con la guerra, más bien aumentase, y de que ganáramos tan considerablemente, gracias a nuestras estrechas relaciones con Portugal» (1).

El poder marítimo de Inglaterra no consistía simplemente en lo poderoso de su marina militar, a la cual se suele asociar aquél con demasiada frecuencia y gran exclusivismo; Francia había tenido una marina semejante en 1688, y, sin embargo, se desvaneció como el humo. Tampoco consistía solamente en su prosperidad comercial, pues, pocos años después de la época de que estamos hablando se desarrolló el comercio francés en grandes proporciones; pero no bien empezó la guerra, fue expulsado del mar, en análoga forma que lo había sido en otro tiempo el holandés por la marina militar de Cromwell. El poder naval de Inglaterra descansaba en la unión de estos dos elementos constituyentes del mismo, cuidadosamente fomentados y esto fue la causa de que adquiriese enorme prosperidad sobre todos los de las demás naciones, muy especialmente desde la guerra de sucesión española. Antes de ella, Inglaterra era una de las potencias marítimas, pero al terminarse, fue la potencia marítima por excelencia, superior indiscutiblemente a todas las demás. Este poder se bastaba por completo a sí mismo, sin que los amigos de Inglaterra tuvieran que participar de él, ni sus enemigos pudieran contrarrestarlo. Ella sola era la que tenía riquezas, y gracias a su dominio del mar y a su numerosa marina mercante, poseía tales fuentes de riqueza en sus manos, que no podía tener entonces temor alguno de encontrar rivales en el océano. Por estas causas resultó que no solo aumentó considerablemente su Poder Naval y su riqueza, sino que el primero era muy sólido por no depender de ningún elemento extraño a la nación, mientras que el de las demás, no solo era menor, sino que dependía, en mayor o menor escala, de la voluntad de los otros pueblos.

Al llegar a este punto ocurre preguntarse: ¿solamente el Poder Naval representa la grandeza y bienestar de un pueblo? Cierta-

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

mente que no. El uso y dominio del mar no es más que uno de los medios que pueden emplearse para verificar esa serie de cambios de productos, merced al cual se acumulan las riquezas; pero es, sin duda, el medio de mayor importancia, pues, por el mar se pone a contribución a otras naciones en beneficio de la que lo sabe aprovechar, y según parece demostrar la historia, es el medio más seguro de enriquecerse. En Inglaterra, este dominio y aprovechamiento de la mar parece surgir naturalmente de un conjunto de circunstancias favorables; pero no se debe solamente a esto, pues, en los años que precedieron a la guerra de sucesión española, se dictaron una serie de medidas fiscales, que contribuyeron al fomento de su prosperidad; medidas que fueron calificadas por Macaulay, como «los profundos y sólidos cimientos sobre los cuales había de levantarse el gigantesco edificio de la prosperidad comercial más grande que jamás se vio en el mundo». Sin embargo, podría preguntarse todavía: pero ¿no contribuyó a la adopción de estas medidas el carácter del pueblo, que debía su prosperidad al comercio, hacia el cual se sentía inclinado?; ¿no es posible también que se adoptaran por inspiraciones del propio Poder Naval a cuya prosperidad contribuían, o que por lo menos influyese este en favor de ellas?

Dígase lo que se quiera, en la costa opuesta del Canal de la Mancha, vemos otra nación que estuvo mucho más adelantada, en ese camino, que Inglaterra, con una situación geográfica y recursos naturales que la hacían muy a propósito para dominar el mar, militar y comercialmente, y, sin embargo, no llegó a alcanzar la supremacía de la Gran Bretaña. La situación en que se vio Francia fue especialísima, pues, entre todas las Naciones de importancia, fue la única que tuvo entera libertad para elegir el camino que había de hacerla próspera, mientras que las otras se vieron más o menos obligadas a buscar su expansión exterior, por tierra o por mar exclusivamente. Francia tenía extensas fronteras, pero poseía también costas en dos mares distintos.

En 1672 eligió definitivamente la expansión terrestre. Por esta fecha, llevaba ya Colbert doce años administrando la hacienda y había logrado sacarla de su terrible desorden, restaurándola en tal forma, que los ingresos del rey de Francia eran más del doble que los de Inglaterra. En esta época pagaba Francia los socorros pecuniarios que se necesitaban en Europa, pero los planes y esperanzas de Colbert consistían en hacer a Francia poderosa en el mar, y la guerra con Holanda vino a paralizar todos sus planes y a detener el avance

de su prosperidad, viéndose encerrada la nación en sí misma y separada del resto del mundo.

Muchas fueron las causas que contribuyeron al desastroso resultado que señaló el fin del reinado de Luis XIV: guerras constantes, mala administración en la última mitad del mismo, despilfarros en todas partes, etc.; pero Francia se libró, en general, de ser invadida, y salvo ligeras excepciones, mantuvo la guerra fuera de su territorio o en sus fronteras, por cuya causa no pudieron sufrir directamente sus industrias los daños de la guerra. Bajo este punto de vista, su situación era muy análoga a la de Inglaterra y estaba desde luego mucho mejor que el resto de sus enemigos. ¿Qué originó, pues, tal diferencia en los resultados? ¿Por qué quedó Francia arruinada y exhausta, mientras Inglaterra salió de la lucha floreciente y próspera? ¿Por qué dictó esta última las condiciones de la paz y aquélla tuvo que aceptarlas? La razón evidente fue la diferencia de dinero y de crédito entre una y otra. Francia peleaba sola contra muchos enemigos, pero estos enemigos se habían levantado y se sostenían gracias al dinero de Inglaterra. El Lord Tesorero (1) de ésta, escribía a Marlborough en 1706:

> «Aunque los impuestos territoriales y comerciales sean excesivos en Inglaterra y Holanda, ambas naciones continúan gozando de buen crédito. En cambio, la Hacienda francesa está en situación tan precaria, que se ve obligada a dar veinte o veinticinco por ciento de premio por cada penique que necesita pagar fuera del reino, a menos de enviarlo en metálico».

En 1712 gastaba Francia 240.000.000 de francos, mientras que las contribuciones ascendían solamente a 113.000.000 en números redondos, de cuya cifra quedaba en caja sólo 37.000.000, después de deducir las pérdidas y gastos indispensables; el déficit se procuraba cubrir por medio de anticipos sobre los ingresos de los años futuros y por una serie de operaciones extraordinarias que sería prolijo enumerar y se comprendería con dificultad.

> «El verano de 1715 (dos años después de la paz) parecía imposible que la situación pudiera ser peor; ya no había crédito público ni privado, ni ingreso líquido alguno en las arcas del Tesoro, por estar todo comprometido a cuenta de lo gastado en años anteriores. No podía emprenderse labor ni gasto alguno por falta de dinero y la usura reinaba entre las ruinas de aquella sociedad. Los cambios bruscos que había en los pre-

(1) Ministro de Hacienda.— (N. de los T.).

cios de los artículos de consumo, acabaron de aniquilar al pueblo. Estallaron motines promovidos por el hambre en diferentes puntos, hasta en el ejército. Languidecían las industrias o se interrumpían; la mendicidad forzosa agobiaba a las poblaciones; los campos quedaban desiertos, las tierras en barbecho por falta de aperos de labranza, de abonos y de ganado; las casas se caían por no poder repararlas. La monárquica Francia parecía dispuesta a expirar a la vez que su antiguo rey» (1).

Esta era la situación de Francia, a pesar de poseer una tierra mucho más fértil y productiva que la de Inglaterra y contar entonces con diecinueve millones de habitantes, en vez de los ocho que poblaban las islas británicas y esto sucedía antes de que empezase la próspera época del carbón y el hierro. «En Inglaterra, por el contrario, los enormes recursos votados por el Parlamento en 1710 sorprendieron extraordinariamente a los franceses; pues mientras el crédito de éstos era muy escaso y casi puede decirse que nulo, el nuestro estaba en su apogeo». Durante la misma guerra «estaban nuestros comerciantes animados de verdadero espíritu de empresa, por medio del cual llevaban a cabo todas las suyas con tal vigor que hacía hubiese una constante circulación de dinero por todo el reino, fomentándose con ello tan poderosamente todas las industrias, que ha hecho se recuerden aquellos tiempos con agrado en medio de sus desdichas».

«Por el tratado convenido con Portugal, resultaba nuestra nación con enormes ganancias... Los portugueses empezaron a sentir los confortables efectos del oro de las minas que tenían en Brasil, y con el enorme comercio que empezaron a tener con nuestro país, participó este, en gran escala, de la buena fortuna de ellos, y así ha continuado sucediendo desde entonces. De otro modo, no sé cómo hubieran podido sostenerse los gastos de la guerra... La corriente de oro que llegaba a Inglaterra aumentó muy considerablemente, lo cual debe atribuirse en gran parte a nuestro comercio con Portugal, y esto lo debíamos por completo a nuestro Poder Marítimo, según he dicho en otro lugar, pues gracias a él se separó Portugal de la alianza de los dos reinos, confiando su protección a las dos naciones marítimas. Nuestro comercio con las Indias Occidentales españolas, por la vía de Cádiz, se interrumpió muchas veces al empezar esta guerra, pero se restableció después, cuantiosamente, tanto por comunicación directa con varias provin-

(1) Martin: Historia de Francia.

cias cuando estuvieron en manos del Archiduque, cuanto por Portugal, que nos sirvió para hacer un gran comercio de contrabando con España. Obtuvimos, al mismo tiempo, enormes ganancias de nuestro comercio con los españoles de las Indias Occidentales (también de contrabando)... Aunque nuestras colonias se quejaban de abandono, iban enriqueciéndose por días; aumentaba su población y comerciaban mucho más que otras veces... El objeto que se proponía conseguir Inglaterra logró verlo realizado en gran parte —me refiero a la destrucción del Poder Naval de Francia—, pues desde el combate naval de Málaga no volvieron a verse en la mar grandes escuadras de esta nación, y aunque aumentó mucho por esta causa el número de sus corsarios, las pérdidas de nuestro comercio fueron mucho menores en este reinado que en el anterior... Es verdaderamente motivo de gran satisfacción que... a pesar de tener Francia, al principio, un Poder Naval tan considerable como el que logró reunir su rey en 1688, en época en que nuestra nación luchaba con tantas dificultades y en que después de terminar aquella penosa guerra de 1697, nos vimos cargados con una deuda demasiado considerable para poder amortizarla en el corto espacio de tiempo que duró la paz, es motivo de gran satisfacción, repetimos, que en lugar de ver en 1706 a la marina francesa operando contra nuestras costas, enviáramos todos los años una poderosa flota para operar contra las suyas; y estas fuerzas no sólo eran superiores a las francesas del Atlántico, sino también a las del Mediterráneo, de cuyo mar quedaron totalmente expulsados los buques franceses, los cuales tenían que huir ante la simple vista de nuestra bandera... Por este medio no sólo aseguramos nuestro comercio con Levante y estrechamos nuestras relaciones con todos los príncipes italianos, sino que llenamos de terror a las naciones berberiscas, impidiendo que el sultán escuchase proposición alguna de Francia. Tales fueron los frutos conseguidos con el aumento de nuestro Poder Naval y su manera de emplearlo... Estas escuadras eran necesarias, pues protegían nuestra bandera y la de nuestros aliados, establecían una comunidad de intereses entre ellos y nosotros, y sobre todo, dejaban asentada la reputación de nuestra fuerza marítima de una manera tan eficaz que aún hoy (1740) se hacen sentir los saludables efectos de esta fama, así adquirida» (1).

(1) Campbell: Lives of the Admirals.

No necesitamos añadir más sobre el particular. Este era el estado de la nación marítima por excelencia, durante los años en que, según los historiadores franceses, destruían sus corsarios el comercio de la misma. Los escritores ingleses confiesan haber tenido considerables pérdidas. En 1707, o sea en el intervalo de cinco años, según el balance hecho por el Comité de la Cámara de los Lores, resulta que «desde el principio de la guerra perdió Inglaterra 30 buques de guerra y 1.146 mercantes, de los cuales se recobraron 300; mientras que de los enemigos se apresaron o destruyeron 80 buques de guerra y 1.346 mercantes, además de 175 corsarios». La mayor parte de los buques de guerra estarían, probablemente, alquilados a corsarios en la forma que ya hemos descrito en otro lugar; pero sea cual fuere la cifra comparativa que exprese las pérdidas reales experimentadas por cada marina, basta la estadística presentada para comprender lo inútil que resulta la guerra de corso contra una nación que tenga un Poder Naval considerable, a menos de no estar secundada por poderosas escuadras.

Juan Bart murió en 1702; pero Forbin, Du Casse y otros más, entre los que sobresalía Duguay-Trouin, fueron dignos sucesores de sus hazañas y pueden compararse con los corsarios más notables que hayan existido. Al nombrar a Duguay-Trouin, no podemos menos de referir la expedición más importante de todas las que llevó a cabo, que es verdaderamente notable por haberse hecho a una distancia de su país muy pocas veces vista en operaciones de este género, y que da por sí sola idea bastante completa del espíritu que animaba las empresas de los corsarios de aquella época, así como de los recursos de que tenía que valerse el gobierno francés.

Una pequeña escuadra francesa había atacado a Río de Janeiro en 1710, y al ser rechazada perdió algunos prisioneros, que se dijo fueron muertos después. Duguay-Trouin pidió vengar el insulto inferido a Francia, y al concederle el rey lo que pedía, le prestó los buques y los tripuló, previo un contrato entre éste y la compañía a quien servía Duguay-Trouin, en el cual se estipulaban los gastos y beneficios que le correspondían a cada una de las partes contratantes, y, entre otras cláusulas, figuraba una tan extraña y materialista como es la de que, por cada soldado que embarcara y pereciera en la expedición o desertara, habría de pagar la Compañía una multa de treinta francos. El rey recibía una quinta parte de los beneficios líquidos y sería suya la pérdida, caso de que alguno de los buques naufragara o fuera destruido en combate.

Con estas condiciones, que iban perfectamente detalladas en un

larguísimo contrato, recibió Duguay-Trouin una fuerza de seis navíos de línea, siete fragatas y unos dos mil soldados, con lo cual salió para Río de Janeiro el año 1711, logrando apoderarse de la plaza después de una serie de operaciones, imponiéndola un rescate de unos cuatrocientos mil duros, que tenían casi un valor de un millón de nuestra época, y además quinientas cajas de azúcar. La compañía corsaria sacó un beneficio de noventa y dos por ciento sobre el capital arriesgado en la operación. Como al volver la escuadra para Francia se extraviaron dos de los navíos y no se volvió a saber de ellos, probablemente debieron ser escasos los beneficios que obtuvo el rey.

Mientras que en la guerra de sucesión española luchaban todas las naciones de la Europa Occidental, existía otra en el Este que pudo haber ejercido profunda influencia en el resultado de la primera. Suecia y Rusia estaban en guerra, los húngaros se habían sublevado contra Austria y al final se mezcló Turquía en la contienda, si bien no fue hasta después de 1710. Si esta hubiera apoyado a los húngaros, se habría visto Austria obligada, como en otras ocasiones, a distraer considerables fuerzas en Oriente con beneficio de Francia. Los historiadores ingleses dicen que Turquía estaba atemorizada por la marina inglesa; de todos modos, lo cierto es de que no prestó su apoyo a los revoltosos y éstos fueron reducidos a la obediencia. La guerra entre Suecia y Rusia trajo como consecuencia el predominio de la última en el Báltico y la caída de Suecia, antigua aliada de Francia, a la categoría de nación de segundo orden; mientras que Rusia se convirtió, por esto, definitivamente, en factor importante de la política europea.

CAPITULO VI

LA REGENCIA EN FRANCIA. — ALBERONI EN ESPAÑA. — POLITICAS SEGUIDAS POR WALPOLE Y FLEURY. — GUERRA DE SUCESION EN POLONIA. — COMERCIO DE CONTRABANDO QUE HACIAN LOS INGLESES EN LA AMERICA ESPAÑOLA. INGLATERRA DECLARA LA GUERRA A ESPAÑA, 1715-1739.

A la paz de Utrecht siguió de cerca la muerte de los jefes de las dos naciones que habían jugado papel más preeminente en la guerra española de sucesión. La reina Ana murió el 1º de agosto de 1714, y Luis XIV el 1º de septiembre de 1715.

Quien heredó la corona inglesa fue el alemán Jorge I, y aunque fuera indudablemente el preferido por el pueblo inglés, distaba mucho de ser su favorito, pues, se le consideraba solamente como un mal necesario, a fin de tener un rey protestante en vez de uno católico. Además de la frialdad y desafecto de sus propios partidarios, encontró un núcleo muy numeroso de gente enemiga, que deseaba ver en el trono al hijo de Jacobo II. Por esta causa existía en su posición una falta de solidez tal, que aunque fuera más aparente que real, no por eso dejaba, sin embargo, de tener importancia. En Francia no había dudas acerca de la sucesión al trono, pero el heredero tenía cinco años solamente y existían grandes rivalidades para obtener la regencia, que era todavía un poder más absoluto que el del mismo rey de Inglaterra. Por fin, la obtuvo el heredero más próximo al trono después del joven rey o sea Felipe, Duque de Orleáns; pero no sólo se vio obligado a luchar contra los rivales que deseaban ocupar su puesto, sino que tuvo también que hacer frente a la gran enemistad que por él sentía Felipe V de España, enemistad que parece tuvo su origen en una intriga que llevó a cabo Orleáns durante la guerra de sucesión, encaminada a suplantar a Felipe en el trono de España. Había, pues, tanto en Inglaterra como en Francia, un gran sentimiento de inestabilidad y de recelos por parte de sus respectivos gobernantes, el cual ejercía su influencia natural en la po-

lítica de ambas naciones. Las relaciones entre Francia y España se enfriaron a consecuencia del odio de sus gobernantes, deteniéndose por algún tiempo la aproximación con que había soñado Luis XIV, al poner en el trono de ésta a un miembro de su familia, originándose un estado de cosas que fue altamente perjudicial para los verdaderos intereses de ambos países.

El regente de Francia, aconsejado por el más sagaz y famoso estadista de entonces —el abate Dubois— hizo proposiciones de alianza al rey de Inglaterra. Empezó primero por hacerle concesiones comerciales de las que los ingleses deseaban, prohibiendo a los buques franceses navegar por los mares del sur bajo pena de muerte y rebajando los derechos que pagaban los carbones ingleses al entrar en Francia. Inglaterra recibió, al principio, estas ventajas con desconfianza, mas no por esto se desanimó el regente, que se ofreció más tarde a obligar al pretendiente Jacobo III a que pasara los Alpes; prometió, por último, cegar el puerto de Mardick, que se estaba dragando y arreglando para compensar con él la pérdida de Dunquerque. Todas estas concesiones que, como se notará, eran a expensas del poder marítimo y comercial de Francia con excepión de una sola, indujeron a Inglaterra a firmar un tratado en virtud del cual se garantizaban mutuamente ambas naciones el cumplimiento exacto de las cláusulas del de Utrecht en lo referente a sus respectivos intereses, especialmente la que establecía que la Casa de Orleáns heredaría el trono de Francia si Luis XV moría sin descendencia, quedando también garantizado, en el mismo, la sucesión protestante en Inglaterra. Holanda, que estaba exhausta a consecuencia de la guerra, no quería entrar en nuevas alianzas, pero fue arrastrada por fin a formar parte de ésta, ante la promesa de obtener ciertas rebajas en los derechos que pagaban algunas mercancías que exportaba a Francia. El tratado se firmó en enero del año 1717, constituyéndose de este modo una Triple Alianza, que fue el nombre que recibió el conjunto, por el cual se mantuvieron unidas durante algunos años Francia e Inglaterra.

Mientras que Francia hacía, pues, proposiciones a Inglaterra, España, bajo la dirección de otro notable Sacerdote, trataba de obtener la misma alianza, a la par que procuraba desarrollar el poderío de la nación, con la esperanza de recobrar los dominios perdidos en Italia. El nuevo Ministro, que era el Cardenal Alberoni, prometió a Felipe V colocarlo en condiciones de poder reconquistar a Sicilia y Nápoles, si le concedían cinco años de paz. Trabajó muchísimo para aumentar los ingresos, reconstruir la marina y reorganizar el ejér-

cito, a la par que fomentaba la industria, el comercio y la marina mercante, consiguiendo notables resultados en poco tiempo; pero el inútil propósito que perseguía Felipe V al tratar de derribar a Orleáns de la Regencia de Francia, estorbó la realización del deseo más legítimo de España, cual era recobrar las posesiones perdidas y reconstituir con esto su Poderío Naval en el Mediterráneo, que tan rudo golpe había recibido con la pérdida de Gibraltar. Alberoni se vio obligado a indisponerse con Francia, a cuyo Poder Marítimo convenía, lo mismo que al de España, que estuviese Sicilia en manos amigas, y en lugar de este aliado natural, se vio obligado a armonizar sus intereses con los de las naciones marítimas, Inglaterra y Holanda.

Para conseguir esto, les hizo concesiones comerciales, prometiendo a Inglaterra ponerla en seguida en posesión de los privilegios que se le concedían en el tratado de Utrecht, cuyo cumplimiento había retrasado España. A cambio de esto, pedía apoyo a Italia, pero Jorge I, que era alemán de corazón, recibió con frialdad las insinuaciones desfavorables al Emperador de Alemania en sus dominios italianos, y ofendido Alberoni, retiró sus proposiciones. Con la garantía dada por la tripe alianza, al orden de sucesión del trono francés, recibió otra ofensa Felipe V, que soñaba hacer valer sus derechos al mismo. El resultado de todas estas negociaciones fue unirse Inglaterra y Francia contra España, unión funesta para la verdadera política de los dos reinos continentales.

De la situación creada por todas estas tendencias tan opuestas, resultaba que tanto el emperador de Austria como el rey de España querían la isla de Sicilia, concedida al Duque de Saboya por el tratado de Utrecht, y que lo mismo Francia que Inglaterra, deseaban que hubiera paz entre las naciones occidentales de Europa, porque la guerra podría dar ocasión propicia de conseguir sus fines a los descontentos de uno y otro reino. Como la situación de Jorge I, aunque no sólida, lo era más que la de Orleáns, la política de este último tendía a doblegarse a los deseos del primero y esta tendencia era mayor a consecuencia de la mala voluntad del rey de España. Como Jorge I era alemán, deseaba que el emperador triunfase y los estadistas ingleses preferían ver a Sicilia en poder de su antiguo y seguro amigo, que en manos de España. Francia deseaba lo mismo que equéllos, por exigencias de la situación en que se encontraba el regente (a pesar de ser esto contrario a sus verdaderos intereses) y ella fue quien propuso modificar el tratado de Utrech, haciendo que

Sicilia pasase del poder de Saboya al de Austria y dando Cerdeña a la primera en lugar de aquélla.

Para esto era necesario, sin embargo, contar con España, que bajo la dirección de Alberoni había alcanzado ya un grado de poderío militar asombroso para los que hubieran visto su debilidad en la última guerra. No estaba todavía preparada para la lucha, pues, sólo había transcurrido la mitad del plazo de cinco años fijado por el Cardenal, pero no por esto estaba más dispuesta a renunciar a sus aspiraciones. Un suceso insignificante en sí precipitó la ruptura. Al trasladarse por tierra desde Roma a España, un empleado español de alta categoría, y pasar por lo tanto, por los dominios que tenía el emperador en Italia, fue detenido como súbdito rebelde por orden de éste, que todavía se titulaba rey de España. Ante este insulto no pudo Alberoni contener a Felipe V y se vió obligado por orden suya a enviar una expedición de doce buques de guerra con ocho mil seiscientos soldados contra Cerdeña, que todavía no había sido entregada al duque de Saboya, siendo en pocos meses reducida dicha isla. Esto sucedió el año 1717.

Los españoles hubieran atacado después, indudablemente, a Sicilia, pero Francia e Inglaterra intervinieron de manera más activa para evitar la guerra que amenazaba. La segunda envió una escuadra al Mediterráneo, a la vez que se abrían negociaciones en París, Viena y Madrid. El resultado de estas conferencias fue un convenio celebrado entre Inglaterra y Francia para realizar el cambio de Sicilia y Cerdeña antes mencionado, compensando a España con la cesión de Parma y Toscana, que se hacía a su favor, en el norte de Italia, y estipulando que el emperador renunciaría para siempre a sus absurdas e irritantes pretensiones sobre la corona de España. Este convenio habría de ser apoyado por las armas caso de que fuera necesario.

El emperador rehusó al principio su consentimiento, pero el creciente aumento de los preparativos de Alberoni le impulsó, al fin, a aceptar tan ventajosas proposiciones. Holanda adhirió al convenio, con lo cual se constituyó una cuádruple alianza, conocida así en la historia. España no quiso ceder, y como prueba de lo mucho que Alberoni había desarrollado el poderío de esta nación y del interés, por no decir ansiedad, que Jorge I tenía porque aceptara el convenio, haremos notar el hecho significativo de que ofreciera cederle Gibraltar a cambio de su consentimiento. Si el regente llegó a saber esto, habría tenido, en parte, justificación la prisa que dió a las negociaciones.

Alberoni intentó buscar apoyo al poder de España, por medio de negociaciones diplomáticas con las demás naciones europeas. Rusia y Suecia convinieron en invadir a Inglaterra a favor de los Estuardos; la adhesión de Holanda al convenio celebrado entre las otras tres naciones, se retrasó gracias a sus agentes; en Francia se descubrió una conspiración contra el regente; los turcos atacaron al emperador, se fomentó el descontento por toda Inglaterra y se trató de atraer al duque de Saboya, que tenía que sentirse ultrajado por el despojo de Sicilia.

El 1º de Julio de 1718 apareció frente a Palermo un Ejército español de treinta mil hombres, escoltado por veintidós navíos de línea. Los soldados de Saboya evacuaron la ciudad y casi toda la isla, concentrando la resistencia en la ciudadela de Messina. Hasta en el mismo Nápoles reinó la mayor ansiedad, mientras no llegó allá el Almirante inglés Byng (1), que fondeó en este puerto al día siguiente de empezar el sitio de Messina. Como el rey de Sicilia se había conformado ya con el convenio establecido por la cuádruple alianza, recibió Byng la orden de embarcar en su escuadra dos mil soldados austríacos para desembarcarlos en Messina. Cuando apareció frente a esta plaza y la encontró sitiada, escribió al General español pidiéndole una suspensión de hostilidades durante dos meses, petición que fue desde luego denegada, por lo cual fueron llevadas otra vez a Italia las tropas austríacas, desembarcando en Reggio. Byng pasó entonces el estrecho de Messina, dirigiéndose en busca de la escuadra española que había ido hacia el Sur.

El encuentro que tuvo lugar después entre las dos, apenas merece el nombre de combate, y como suele suceder cuando la guerra no está claramente declarada, por más que sea inminente, hay algunas dudas acerca de la legalidad del ataque verificado por los ingleses. Es casi seguro que Byng había resuelto, con anterioridad, apresar o destruir la escuadra española y que, como verdadero militar, tendría órdenes que justificaran su conducta. Los Oficiales de la escuadra española no tenían órdenes precisas acerca de la conducta que debían seguir, el número de buques era muy inferior al de los ingleses y como siempre sucede, aunque Alberoni creó rápidamente una marina, no pudo en igual tiempo alcanzar esta la eficiencia que el ejército. Los ingleses se acercaron tanto a la escuadra española que parecían querer atacarla, por lo que uno o más de los buques de ésta rompieron

(1) Que después fue Lord Torrington, padre del Almirante John Byng, fusilado en 1757.

el fuego y como los ingleses estaban a barlovento, arribaron y destrozaron a los españoles, casi por completo, pues sólo unos cuantos llegaron al puerto de La Valeta. La marina española quedó prácticamente aniquilada en este combate.

No se comprende la importancia que dan algunos escritores a la forma empleada por Byng para verificar el ataque sin aguardar a que se formasen los buques en línea de combate, pues, tenía delante de sí una fuerza desordenada, muy inferior en número y disciplina. Su principal mérito parece consistir en su despreocupación por asumir una responsabilidad que hubiera cohibido a otro hombre más escrupuloso, pero tanto aquí como en el resto de la campaña, prestó buenos servicios a Inglaterra, cuyo Poder Naval quedó todavía más consolidado con la destrucción de otro, que si no era todavía rival, podía llegar a serlo, y sus servicios fueron recompensados con el título de Lord. Relacionado con el combate descrito, se escribió un despacho que ha sido muy mencionado por los historiadores ingleses. Uno de los Capitanes ingleses más antiguos fue enviado con una división para perseguir algunos de los buques enemigos que escapaban. El parte que dio al Almirante decía lo siguiente: «Señor: Hemos apresado o destruido todos los buques españoles en esta costa, según el orden expresado al margen. Su respetuoso subordinado, etc., G. Walton». Un escritor inglés dice con este motivo, de los franceses, un chiste inoportuno, pero característico, que copia otro publicista de la misma nación. Manifiesta que los barcos incluidos en el margen hubieran dado ocasión para llenar una porción de páginas de una narración francesa (1). Convenimos, desde luego, que el llamado «combate» del Cabo Passaro no merece larga descripción y así debió comprenderlo, probablemente, el capitán Walton, pero hay que tener en cuenta que si se hiciera lo mismo con todas las descripciones de los sucesos marítimos, de poco nos serviría recurrir a los documentos oficiales, al tratar de escribir la historia marítima.

De este modo quedó abatida el 11 de agosto de 1718 la marina española en Cabo Passaro. A consecuencia de esto, se decidió la suerte de Sicilia, que antes había sido dudosa. La escuadra inglesa se mantuvo cruzando alrededor de la isla, apoyando a los austríacos y aislando a los españoles, ninguno de los cuales pudo salir de ella hasta la terminación de la guerra.

---

(1) Campbell: Lives of the Admirals; referido por Lord Hahon en su historia de Inglaterra.

Los proyectos diplomáticos de Alberoni fueron fracasando uno tras otro con extraña fatalidad. Al año siguiente invadieron los franceses el norte de España, con arreglo a sus compromisos contraídos con los aliados, destruyendo los arsenales y quemando nueve buques grandes que estaban en gradas, además de los materiales para siete más; todo a instigaciones del agregado inglés que acompañaba al Estado Mayor del ejército francés.

De esta manera se completó la destrucción de la marina española, que, según dice un historiador inglés, se atribuyó a los recelos que sentía Inglaterra por ella. «Esto se hizo —dice el duque de Berwick, que era un bastardo de la Casa de Estuardo y mandaba en jefe las tropas francesas— con objeto de que el gobierno inglés pudiera demostrar en el Parlamento que no se había perdonado nada para aniquilar a la marina española». Los actos realizados por Sir George Byng, tal como los describe un historiador marítimo, inglés, acusan con mayor evidencia los propósitos que perseguía Inglaterra por aquel entonces. Estando sitiada por austríacos, ingleses y sardos de la población de Messina y su ciudadela, se suscitó una discusión entre ellos, acerca de quién debía de quedarse con los buques de guerra españoles que estaban dentro del puerto, y entonces Byng «pensando que sería probable que capitulase la guarnición con la condición de que volviesen libres a España los buques de guerra, cosa que estaba resuelto a impedir; visto, por otra parte, que el derecho de posesión podría dar lugar a disputas entre los príncipes aliados, y que, de no pertenecer a Inglaterra, lo más conveniente sería que nadie los adquiriese, propuso al conde de Merci, que era el General austríaco, montar una batería en sitio conveniente y destruirlos dentro del puerto» (1). Después de algunas vacilaciones de los otros Generales, se hizo lo que decía Byng. Si es cierto que la vigilancia y el cuidado constante son acreedores al éxito, hay que reconocer que Inglaterra mereció el Poder Naval que al fin llegó a adquirir, mas ¿qué deberíamos decir de la tontería cometida por Francia al unirse entonces con ella?

La constante sucesión de reveses que tuvo España y la imposibilidad de disputar la posesión de territorios lejanos sin tener marina, acabaron por quebrantar su resistencia. Inglaterra y Francia insistieron en la destitución de Alberoni, y Felipe V tuvo que ceder a las exigencias de la cuádruple alianza. La nación austríaca, amiga por necesidad de Inglaterra, consiguió así consolidar firmemente

(1) Lives of the Almirals.

su poderío en el Mediterráneo central, con Sicilia y Nápoles, en igual forma que lo estaba Inglaterra con Mahón y Gibraltar. Sir Robert Walpole, que subió en esta época al poder, en Inglaterra, no pudo sostener más tarde esta ventajosa unión, interrumpiéndose con esto la política tradicional seguida por su país. La posesión de Cerdeña por la Casa de Saboya, que empezó entonces, no continúa en la actualidad, pues hoy el título de rey de Cerdeña va anexo al más extenso de rey de Italia.

Mientras Alberoni desempeñaba el cargo de primer Ministro de España, dando lugar a todo lo que hemos relatado, y durante algún tiempo después, tuvo lugar una guerra en las costas del Báltico, que no debemos pasar por alto, porque nos presenta otro ejemplo muy notable del enorme Poder Naval alcanzado por Inglaterra; Poder, que cumplió su cometido lo mismo en el norte que en el sur y con tan poco esfuerzo que nos trae a la memoria los cuentos que hablan de los zarpazos del tigre. La larga lucha que en aquel tiempo sostenían Suecia y Rusia, se interrumpió momentáneamente el año 1718, para entablar negociaciones de paz y alianza con motivo de la sucesión al trono de Polonia y para colocar en Inglaterra a un Estuardo. Este proyecto, en el cual fundaba Alberoni muchas esperanzas, quedó sin efecto por la muerte del rey de Suecia, ocurrida en el campo de batalla. La guerra continuó, y al ver el Zar lo exhausta que estaba Suecia, se propuso conquistala. Mas ésto hubiera roto el equilibrio de fuerzas que existía en el Báltico, por quedar este mar convertido en un lago ruso, cosa que no convenía a Inglaterra ni a Francia, pero especialmente a la primera, cuyo Poder Naval, tanto en tiempo de paz como de guerra, dependía en gran parte de los elementos de construcción sacados de aquellas regiones; en vista de lo cual, decidieron ambas naciones intervenir diplomáticamente y además, Inglaterra, envió por su parte una escuadra. Dinamarca, que estaba también en guerra contra Suecia, pues era su enemigo tradicional, cedió también en seguida; pero irritadísimo Pedro el Grande con aquella imposición, no quiso acceder, por lo cual se le dió al Almirante inglés la orden de unir su escuadra a la sueca y repetir en el Báltico la historia sucedida en Cabo Passaro. Alarmado el Zar con ello, dispuso que se retirase su escuadra; pero aunque burlados, por lo pronto, sus propósitos, no por esto estaba del todo sometido. Esto sucedía en 1719.

Al año siguiente se interpuso otra vez Inglaterra con más resultado, aunque no a tiempo de salvar las costas de Suecia de sufrir grandes daños; pero el Zar comprendió la firmeza de propósitos

con que tenía que luchar, y conocedor por observación y experiencia personal de la eficiencia del Poder Naval de Inglaterra, consintió, por último, en ajustar la paz. Los franceses atribuyeron mucha parte del éxito logrado a la diplomacia de su nación y acusan a Inglaterra de haber apoyado con debilidad a Suecia, diciendo que los ingleses deseaban que Suecia perdiese sus provincias ribereñas del Báltico oriental, a fin de que Rusia llegase así, por esa parte, hasta la costa, con lo que el comercio inglés tendría más fácilmente acceso a los vastos recursos que encerraba su interior. Posible es de que esto sea cierto, y casi puede asegurarse que los intereses británicos, sobre todo los relacionados con el comercio o con el Poder Naval, no dejarían de tenerse encuenta ; pero el carácter de Pedro el Grande es la mejor garantía de que el argumento que más lo inclinó a firmar la paz fue la eficiencia militar de la escuadra inglesa y la facultad que tenía esta de poder llegar hasta las mismas puertas de su casa. La paz se firmó en Nystadt el 30 de Agosto de 1721, perdiendo Suecia en ella la Livonia, Estonia y otras provincias de la costa oriental del Báltico. Este resultado era inevitable, pues cada vez era más difícil para las naciones pequeñas defender lo suyo.

Desde luego se comprenderá lo muy descontenta que quedó España con las condiciones que le había impuesto la cuádruple alianza. Los doce años que siguieron se llaman años de paz, pero esta paz, era muy insegura y estaba llena de gérmenes para futuras guerras. Los tres grandes motivos de descontento que tenía España eran los siguientes: Sicilia y Nápoles, que estaban en poder de Austria; Gibraltar y Mahón, que se hallaban en manos de Inglaterra y, por último, el enorme comercio de contrabando que hacían los ingleses en la América española. Es digno de notar que Inglaterra prestaba un apoyo muy eficaz a estos daños; Inglaterra era, pues, en particular, el enemigo especial de España, mas esta no era el único enemigo de la primera.

La calma que sucedió a la caída de Alberoni fue debida principalmente al carácter y política de los dos Ministros que por entonces tenían Francia e Inglaterra, quienes coincidían en sus deseos de conservar una paz general. Ya hemos dicho las razones que tenía el regente de Francia para desearla. Impulsado por iguales motivos y para borrar una ofensa accidental hecha a Inglaterra, obtuvo Dubois para esta una nueva concesión comercial de España, además de las ventajas concedidas ya por el tratado de Utrecht. Consistía esta ventaja en el permiso otorgado para enviar un barco cada año a comerciar con las Indias Occidentales; y se dice que cuando este buque

fondeaba en un puerto, venían otros a surtirlo de mercancías, de manera que iba embarcando nuevo cargamento por un lado, a medida que el antiguo salía por el otro. Dubois y el regente murieron en la última mitad del año 1723, después de haber gobernado durante ocho años, dirigiendo la política de Francia, en sentido completamente contrario al preconizado por Richelieu, aliando a Francia con Inglaterra y Austria y sacrificando a éstas los intereses de la primera.

La regencia y el gobierno nominal de Francia pasó entonces a otro miembro de la misma familia, pero el gobierno real estaba en manos del Cardenal Fleury, preceptor del joven monarca, quien tenía entonces trece años de edad. Los esfuerzos hechos para destituir de su cargo al preceptor, solo sirvieron para darle el nombramiento de Ministro y los poderes de tal, el año 1796. Por esta época había conseguido el puesto de primer ministro de Inglaterra Sir Robert Walpole, quien tenía una influencia y poder tan grandes que casi puede decirse, absoluto, pues toda la política de la nación se regía según su voluntad. La principal aspiración de Walpole y Fleury, era el mantenimiento de la paz, sobre todo en el occidente de Europa. Por este motivo continuaron Francia e Inglaterra cooperando hacia ese fin y aunque no pudieron acallar por completo todos los motivos de queja, consiguieron durante muchos años evitar el choque.

Los motivos que impulsaban a ambos ministros hacia el mismo fin eran completamente diferentes; Walpole deseaba la paz, por el poco arraigo que aún tenía en Inglaterra la casa reinante, para poder desenvolver el comercio inglés, del que siempre se preocupó en extremo, y también probablemente porque no quería encontrarse con gente de igual prestigio al suyo dentro del gobierno, y la guerra podría haber proporcionado ocasión de que se hubieran elevado, a su alrededor, hombres que lograran alcanzar más poder que el del propio Walpole. Fleury, quien no tenía los motivos que Walpole para dudar de la seguridad del trono y de su poder deseaba, como él, el desenvolvimiento pacífico de su país y huía de la guerra por temor de perder el reposo, al que tenía tanto cariño a causa de su edad; pues tenía setenta y tres años cuando subió al poder y noventa cuando terminó este con su muerte. Bajo su mando paternal renació la prosperidad de Francia, apreciándose de día en día el aspecto del país y de sus habitantes el cambio que se estaba verificando; bien es verdad que en este renacimiento tuvo tanta influencia la hábil dirección de este anciano como el cambio operado en la nación, la cual no agotaba ya sus recursos con la guerra, ni estaba tampoco aislada

del resto del mundo habitado. Los historiadores franceses dicen que la agricultura no renació en todo el país.

La prosperidad marítima de Francia se desarrolló de un modo prodigioso, debido principalmente a la abolición de algunas trabas que se habían impuesto al comercio en los años que siguieron inmediatamente a la muerte de Luis XIV. Las Antillas francesas, sobre todo, prosperaron muchísimo y, como era natural, participaron de su bienestar todos los pueblos de Francia que sostenían el comercio con ellas. El clima tropical de la Martinica, Cuadalupe y Luisiana y el sistema de cultivo en las mismas, verificado por medio de esclavos, las hacía a propósito para ser gobernadas por el sistema paternal y semimilitar, característico de todas las colonias francesas; mas no produjo esto tan buenos resultados en el clima más riguroso del Canadá. En las Antillas obtuvo Francia por esta época una gran preponderancia sobre Inglaterra, pues solo la mitad de Haití, poseída por los franceses, valía tanto como todas las colonias que pertenecían entonces a los ingleses, y el café y azúcar franceses expulsaban de todos los mercados europeos a los productos similares de Inglaterra. Los historiadores franceses aseguran, además, que el comercio de Francia en el Mediterráneo y en particular con las costas de Levante, adquirió en esta época ventajas parecidas sobre el de Inglaterra. Por igual fecha renació la Compañía francesa de las Indias Orientales, y su depósito central en Francia se estableció en la ciudad bretona de L'Orient o Lorient (cuyo nombre hace recordar sus relaciones comerciales con Oriente) la cual se convirtió prontamente en una soberbia capital. Pondicherry en la costa de Coromandel y Chandernagore en el Ganges, fueron las bases principales del poderío y comercio francés en la India y crecieron rápidamente; las islas de Borbón y Francia (hoy día Mauricio), cuya posición es tan excelente para el dominio del Océano Indico, se convirtieron, la primera en una rica colonia agrícola y la segunda en una poderosa estación naval. El monopolio de la compañía se limitó al comercio de la Metrópoli con sus principales estaciones de la India, quedando abierto el tráfico de los mares índicos a las empresas particulares, con lo que creció aquel rapidísimamente.

Este gran movimiento, totalmente espontáneo, fue mirado hasta con desconfianza por parte del gobierno y era la personificación del genio de dos hombres, Dupleix y La Bourdounais; pues el primero en Chandernagore y el segundo en la isla de Francia, fueron los que iniciaron estas empresas y enseñaron el camino que había de seguirse, contribuyendo a fundar el poder y el prestigio de Francia en

aquellos mares. Entonces empezó el movimiento que después de hacer a Francia la rival de Inglaterra en la península del Indostán y darle por un momento la esperanza de alcanzar el dominio de este gran Imperio (que ha añadido un nuevo título a la reina de la Gran Bretaña) estaba, al fin, destinado a fracasar y a extinguirse ante el Poder Naval de Inglaterra. Las grandes proporciones que tuvo esta expansión del comercio francés, fue debida exclusivamente a la paz y a la suspensión de algunas trabas, mas de ningún modo a la protección oficial, y puede juzgarse de ello por el desarrollo que experimentó la marina mercante en Francia, pues de solo trescientos barcos que la constituían, a la muerte de Luis XIV, se elevó la cifra a mil ochocientos, veinte años después. «Esto echa por tierra —según dice un historiador francés— la deplorable preocupación, hija de nuestras desdichas, de que Francia no tiene aptitudes para el comercio marítimo, único comercio capaz de aumentar indefinidamente el poderío de un país a medida que extiende su esfera de acción» (1).

Este movimiento espontáneo y próspero del pueblo, era visto con poco agrado por Fleury, que parecía mirarlo con la misma desconfianza con que la gallina ve salir patos, de los huevos que ha empollado. Tanto él como Walpole coincidían en sus deseos de mantener la paz; pero éste se veían obligado a contar con la voluntad del pueblo inglés, el cual pronto se sentía celoso de las ventajas obtenidas por cualquiera otra nación en el comercio marítimo. Además, Fleury había heredado la desdicha política de Luis XIV y mostraba más atención por los asuntos del continente. No deseaba ciertamente seguir el camino de la regencia y luchar contra España, sino más bien buscaba su aproximación, y aunque durante algún tiempo no pudo lograr esto sin sacrificar su política de paz, a causa de la enemistad persistente de España contra Inglaterra, sus miras estuvieron siempre dirigidas a procurar todo el aumento posible en el poderío de Francia por tierra, tratando para ello de establecer Príncipes de la Casa de Borbón en todas las partes que pudo, manteniéndolos después unidos por medio de alianzas de familia. En cambio, permitió que la marina decayera cada vez más. «El gobierno francés abandonó sus intereses marítimos en el momento preciso en que, gracias a la actividad de unos cuantos particulares, verificaba la nación un poderoso esfuerzo para desenvolverlos en gran escala». Las fuerzas navales se redujeron a cincuenta y cuatro navíos y fragatas, la mayor parte en estado deplorable, y a pesar de haber sido inminente du-

(1) Martin: Historia de Francia.

rante cinco años, la guerra con la Gran Bretaña, Francia no contaba más que con cuarenta y cinco navíos de línea contra noventa que podía oponerle la primera. Esta diferencia hacía prever los resultados que habían de sobrevenir un cuarto de siglo después.

Durante el mismo período, Walpole contando, con la cooperación de Fleury, se opuso resueltamente a que la Gran Bretaña tuviese guerra formal con España. Las dificultades creadas por la política amenazadora e irritante de esta última nación y por los aliados que de vez en cuando conseguía atraerse, se resolvieron momentáneamente con éxito por medio de demostraciones navales, las cuales hacían fijar la atención en el Poder Naval de Inglaterra, ante cuya fuerza habían tenido que someterse sucesivamente nación tras nación. En 1795 concertó el rey de España con el emperador un tratado que se firmó en Viena, en virtud del cual cesó la antigua enemistad que existía entre los dos, renunciando el último a sus pretendidos derechos sobre la corona de España. Había, además, en dicho tratado, una cláusula secreta por la que se comprometía el emperador a apoyar los derechos de España sobre Gibraltar y Mahón, apelando a las armas, si fuera necesario, y Rusia también estaba dispuesta a unirse a esta confederación. Inglaterra formó entonces una alianza contra la anterior, uniéndose, con este objeto, a Francia y Prusia. Se envió una Escuadra inglesa al Báltico para atemorizar a la Zarina, otra a la costa de España para contener a esta nación y proteger Gibraltar de cualquiera agresión, y una tercera a Porto Bello, en el continente americano, a fin de bloquear a la Escuadra de galeones allí reunida y recordar al rey de España que, como todos sus recursos dependían del dinero que le llegaba de América, estaba sujeto, por consiguiente, a la voluntad de Inglaterra, que era la dueña del mar; pues tan solo por dicho camino podía llegar hasta España el dinero de que tan necesitada estaba. La aversión que Walpole sentía por la guerra hizo que enviara al almirante de la escuadra, que fue a Porto Bello con órdenes estrictas de evitar el combate, limitándose a bloquear dicho puerto; lo cual dio origen a que con la prolongada permanencia de la Escuadra en aquellas costas tan malsanas, aumentara tanto la mortalidad de las dotaciones, que produjera gran sensación en Inglaterra y fue una de las causas que, entre otras muchas, acarrearon la caída del ministro años después. De 3.000 a 4.000 se calculan las pérdidas de oficiales y marineros que murieron allí, inclusive el propio almirante Hosier. Sin embargo, Walpole consiguió su objeto y aun cuando España llevó a cabo un ataque insensato sobre Gibraltar, como la escuadra inglesa asegura-

ba el abastecimiento de la plaza y la surtía de provisiones, a esto quedaron reducidas las hostilidades, evitándose que sobreviniera, al fin, la guerra formal. El emperador se retiró de la alianza hecha, y bajo la presión de los ingleses revocó también el permiso concedido para la constitución de una Compañía de las Indias Orientales en los Países Bajos austríacos, la cual debía tomar el nombre de puerto de Ostende. Los comerciantes ingleses pidieron la supresión de este competidor, como igualmente de otro rival similar establecido en Dinamarca, pretensiones que obtuvo Inglaterra con el apoyo de Holanda.

Mientras el comercio permaneció sin sufrir grandes perturbaciones, se sostuvo muy bien la política pacífica de Walpole, la cual fue acompañada, como es natural, por años de abundancia y de general satisfacción, a pesar de las continuas amenazas de España y de sus arrogantes demandas sobre Gibraltar; pero desgraciadamente para la política referida, empezó esta nación a seguir una conducta que causó perjuicios más considerables al comercio inglés.

Ya hemos hablado antes de las concesiones del *Asiento* o sea la trata de esclavos, y del barco que anualmente iba al sur de América, pero estos privilegios no constituían más que una parte del comercio inglés en estas regiones. El sistema seguido por España con el comercio de sus colonias era de lo más mezquino y exclusivista que imaginarse puede, pues procuraba apartarlas del tráfico extranjero, sin cuidarse de proveer por sí misma a las necesidades de las referidas colonias. La consecuencia fue crearse un gran comercio de contrabando en todas las posesiones americanas, ejecutado principalmente por los ingleses, que se valieron de su tráfico legal concedido por el *Asiento* y del buque anual, para establecer el comercio ilícito o por lo menos el que no estaba autorizado. Este sistema eran ventajoso, indudablemente, para la gran masa de los colonos españoles, y fue fomentado por ellos mismos, así como también por la tolerancia de los gobernadores de las colonias, obtenida unas veces por dinero y otras bajo la influencia de la opinión pública de la localidad, unida al convencimiento de lo difícil que era hallar solución al asunto; pero de todos modos, había allí súbditos españoles que veían sus propios intereses perjudicados por el uso y abuso que hacían los ingleses de sus privilegios, y el gobierno nacional salía perjudicado, tanto en su bolsillo como en su amor propio, en razón a las pérdidas que significaban para sus rentas estas filtraciones; todo lo cual, produjo gran tirantez de relaciones con Inglaterra. Se resucitaron entonces antiguos reglamentos que estaban ya en desuso, poniéndolos en vigor

con más fuerza y extensión de la que tuvieron primitivamente. Las palabras con que se ha descrito la conducta seguida por España en estas disputas tan antiguas, son aplicables de la manera más curiosa, a ciertas diferencias habidas recientemente con los Estados Unidos, en las que dicha Nación ha sido parte. «El texto del tratado se seguía al pie de la letra, aunque el espíritu que lo dictó hubiese sido enteramente abandonado. A pesar de que los barcos ingleses gozaban todavía de libertad para entrar en los puertos españoles a proveerse y abastecerse de todo lo necesario, estaban muy lejos de tener iguales ventajas para comerciar pacífica y amistosamente. Se les vigilaba en esta época con escrupuloso celo, siendo visitados muy a menudo por los guardacostas y se echaba mano de cuantos medios se podía para impedir toda clase de comercio con las colonias, excepto el que verificaba el barco que iba a ellas anualmente».

Si se hubiera limitado España a mantener una vigilancia más activa dentro de sus aguas jurisdiccionales, haciendo cumplir con mayor severidad los reglamentos que, aunque vejatorios, no diferían en el fondo de los sancionados por las costumbres comerciales de aquella época, quizás no habría resultado mal alguno posterior, pero la índole del asunto y el carácter de su gobierno, hicieron que las cosas no pararan ahí. No era posible guardar y sellar de un modo efectivo, una costa marítima que tenía cientos de millas de extensión y poseía innumerables calas o puertecitos; era también absurdo pretender que los comerciantes y hombres de mar fueran a renunciar a sus expediciones, que tantas ganancias les producían y que consideraban ya como legales, ante el temor de los castigos que las leyes impusieran, o por no incurrir en el enojo de España. El poderío de esta nación no era bastante grande para obligar al ministro inglés a imponer restricción alguna a su marina mercante o para hacer que pusiera coto a los abusos que se cometían al amparo de los privilegios legales, máxime cuando con tal acción habría tenido en frente los sentimientos de todos los comerciantes ingleses; y por todas estas razones, la nación más débil, acosada y agobiada, se vio obligada a echar mano de medios completamente ilegales, a fin de cortar los referidos abusos. Los buques de guerra y guardacostas recibieron órdenes —o al menos se les permitió— de detener y registrar en alta mar a los buques ingleses, fuera, por lo tanto, de la jurisdicción española; y el arrogante carácter español, al no experimentar represión alguna de parte del débil gobierno de su país, convirtió muchas de estas visitas, legales o ilegales, en escenas de insulto y aún de violencia. Resultados muy semejantes surgidos de causas que no se di-

ferencian mucho de las expresadas, han ocurrido ya en nuestros días en las relaciones oficiales de España con los buques mercantes de los Estados Unidos. Las relaciones de estos atropellos y violencias repercutían en Inglaterra en unión de las pérdidas que en otros casos había originado la confiscación, y como todo esto entorpecía el comercio, lo que es consiguiente, causaba en el ánimo del pueblo inglés gran irritación. En 1737, los comerciantes ingleses de las Indias Occidentales, en instancia que elevaron a la Cámara de los Comunes, decían, lo siguiente:

> «En el transcurso de varios años, nuestros barcos no solamente han sido detenidos y visitados con frecuencia por los buques españoles, designados al servicio de crucero, bajo el plausible pretexto de la salvaguardia de sus costas, sino que han sido también atropellados y arbitrariamente apresados en alta mar por los mismos; que maltrataron inhumanamente a sus Comandantes y tripulaciones, llevando a veces los barcos a los puertos españoles, donde condenaban y denunciaban sus cargamentos con violación manifiesta de todos los tratados existentes entre ambos países, sin que el representante del gobierno de S. M. en Madrid, recibiera disculpa alguna por estos perjuicios y saqueos que acabarán por destruir bien pronto el comercio».

En los diez años siguientes a 1729, Walpole hizo grandes esfuerzos por evitar la guerra. En el año citado se firmó en Sevilla un tratado con el que se pretendía regular los asuntos, restableciendo las condiciones comerciales existentes cuatro años antes, y estipulándose también la ocupación inmediata de los territorios de Toscana y Parma por fuerzas españolas, cuyo contingente ascendería a 6.000 soldados. Walpole, a la vez que decía a su propio pueblo que la guerra les haría perder los privilegios comerciales que disfrutaban en los dominios españoles, buscaba por medio de negociaciones constantes con España obtener concesiones y otras ventajas que pudieran servirle para calmar el clamoreo incesante de su patria.

En este período estalló una guerra con motivo de la sucesión al trono de Polonia. El suegro del rey de Francia era uno de los pretendientes, y su adversario estaba sostenido por Austria. La hostilidad común respecto a Austria vino a unir otra vez más a Francia y España, que hasta entonces habían estado separadas, y a esta coalición se unió, además, el rey de Cerdeña que esperaba obtener de esta alianza los medios necesarios para arrancar Milán de manos de Austria y sumarlo después a su territorio del Piamonte. La neutralidad de Inglaterra y Holanda se aseguró con la promesa de no ata-

car a los Países Bajos austríacos, pues la posesión de cualquier porción de éstos por parte de Francia, la consideraba Inglaterra peligrosa para su Poder Naval. Las naciones aliadas declararon la guerra a Austria en 1733 y sus ejércitos entraron en Italia unidos; pero los españoles, dejándose llevar de su deseo de realizar los proyectos contra Nápoles y Sicilia, por tanto tiempo acariciados, se separaron de los otros y se dirigieron hacia el sur. Ambos reinos fueron conquistados rápidamente y con facilidad, pues los invasores contaban con el dominio del mar y las simpatías del pueblo. El hijo segundo del rey de España fue proclamado rey bajo el título de Carlos III y de este modo apareció en la historia el reino borbónico de las dos Sicilias. Vemos, pues, que la aversión de Walpole a la guerra, le condujo al abandono de un antiguo aliado, y tuvo por resultado que el dominio de la parte central del Mediterráneo pasara a manos de una nación, necesariamente, enemiga de la Gran Bretaña.

Mientras que Walpole abandonaba de este modo al emperador, le hacía traición a él su amigo Fleury, quien a la par que entraba con España en una alianza abierta contra Austria, añadía al tratado una cláusula secreta contra Inglaterra. Este compromiso decía, lo siguiente: "Siempre que resultase alguna conveniencia para cualquiera de las dos naciones de reprimir los abusos introducidos en el comercio, especialmente por parte de los ingleses, se reprimirán; y si estos hicieran oposición alguna a ello, Francia evitará cualquier hostilidad que intenten, oponiéndose, al efecto, con todas sus fuerzas marítimas y terrestres». «Y este convenio se verificó —como dice el biógrafo de Lord Hawke— en un período durante el cual se hacía ostentación de mantener estrecha alianza con Inglaterra» [1]. De este modo volvió de nuevo a manifestarse la misma política contra la cual se había alzado en armas Guillermo III y la Europa entera. Si Walpole hubiese sabido la existencia de esta cláusula secreta, quizás le hubiera parecido un argumento adicional en favor de la paz, pues, cuando era todavía imposible que sospechara la existencia de un peligro semejante, su fina sagacidad política le hacía decir en la Cámara de los Comunes que: «Si los españoles no estuvieran secretamente alentados por Naciones más fuertes que la suya, no podrían nunca haberse atrevido a cometer insultos y vejaciones que han sido probados en nuestros tribunales», y expresaba la opinión de que: «Inglaterra no podía luchar contra España y Francia reunidas».

Fleury había jugado , en realidad, una mala pasada a su antiguo amigo y colega. La elección de sucesor para el trono de Polonia, que

(1) Burrows: Life of Lord Hawke.

durante dos años de guerra ensangrentó el suelo de este perturbado reino, destinado en breve a desaparecer de la lista de las naciones europeas, pareció entonces asunto de escasa importancia; pero el cambio que experimentó la política europea con la acción combinada de las Potencias aliadas hizo que tuviera trascendencia muy diversa.

Francia y Austria llegaron a un arreglo en octubre de 1735, bajo bases que después fueron aceptadas por España y Cerdeña. Los principales puntos abarcados por el convenio eran los siguientes: El pretendiente francés al trono de Polonia renunciaría para siempre a sus pretensiones, recibiendo, en cambio, los ducados de Bar y Lorena en el Este de Francia, a condición de que a su muerte pasarían en propiedad a su yerno, o sea al rey de Francia; los dos reinos de Sicilia y Nápoles quedaban definitivamente en poder del príncipe español D. Carlos de Borbón, y a Austria le sería devuelto Parma. El reino de Cerdeña también logró que se aumentara su territorio en Italia. Así, pues, Francia, bajo el pacífico y benévolo gobierno de Fleury alcanzó con Bar y Lorena una concesión poderosa, que no habían podido conseguir gobernantes más belicosos, al mismo tiempo que reforzaba su situación, en el exterior, a expensas de Inglaterra, con el cambio de dueño de las posiciones dominantes del Mediterráneo central, que pasaron a poder de un aliado. Sin embargo, es muy posible que Fleury se sintiera descorazonado cuando al recordar el convenio secreto hecho para impedir el desarrollo del comercio inglés, compararse el formidable Poder Naval de Inglaterra, con la decadencia en que yacía la marina francesa. Este convenio entre España y Francia, al cual adhirieron más tarde las dos Sicilias, llevaba consigo —dada la tirantez de relaciones que existía entonces entre Inglaterra y España— el germen de las grandes guerras que sobrevinieron después entre la Gran Bretaña y la Casa de Borbón, cuya terminación fue la creación del imperio británico y la independencia de los Estados Unidos.

El clamoreo del pueblo inglés por los atropellos de los españoles continuaba y era fomentado con el mayor interés por el partido opuesto a Walpole. El ministro contaba ya en esta época más de sesenta años de edad y era imposible que pudiese cambiar entonces las sólidas convicciones y la política seguida por él desde el principio de su carrera; viéndose ahora frente a uno de esos conflictos inevitables que ocurren a veces entre las naciones o razas diferentes, ante los cuales la política conciliadora y represiva solo puede emplearse durante corto tiempo.

Los ingleses querían abrir al comercio toda la América espa-

ñola y las Antillas, y el gobierno español estaba decidido a impedir que tal cosa se verificara. Desgraciadamente para su política obstruccionista, los enemigos de Walpole aumentaron, reforzándose sus argumentos con las visitas ilegales que hacían los españoles, en alta mar, a los barcos ingleses y también, probablemente, con los ultrajes recibidos por sus marinos. Algunos de estos comparecieron ante el tribunal de la Cámara de los Comunes y atestiguaron que no solamente se les había saqueado, sino que se les torturó, siendo encerrados en prisiones y obligados a vivir y trabajar en condiciones verdaderamente aflictivas. El caso más notable fue el de un tal Jenkis, patrón de un bergantín mercante, quien refirió que un Oficial español le había arrancado una oreja diciéndole que la llevara al rey su señor y le dijese que si él hubiera estado allí le habría sucedido lo mismo. Habiéndosele preguntado cuáles eran sus sentimientos en aquellos momentos de peligro y sufrimiento, se dice que replicó: «Yo encomendaba mi alma a Dios y mi causa a mi Patria». Estas fraces dramáticas, dichas con tanta corrección por un hombre de su clase, dan lugar a sospechar que el colorido de toda la historia está muy subido, pero puede imaginarse la enorme sensación que causaría dada la extraordinaria excitación popular que reinaba en Inglaterra. El impulso de la opinión inutilizó entonces todos los esfuerzos y compromisos de Walpole, y fue causa de que la Gran Bretaña declarase la guerra a España el 19 de octubre de 1739.

El ultimátum inglés exigía la renuncia formal de derecho de visita, tal como lo entendían y practicaban los españoles y el reconocimiento expreso de las pretensiones de la Gran Bretaña en Norte América. Entre estas pretensiones figuraba una relativa a los límites de la Georgia, que era entonces una colonia recientemente establecida en el Norte de América, colindante con el territorio español de la Florida.

La justificación moral que pudo existir para que Inglaterra emprendiera y provocara esta precipitada guerra, en contra de la opinión de su hábil ministro, es asunto que se ha discutido mucho y con gran calor por los escritores ingleses pertenecientes a los dos bandos opuestos. Las leyes españolas que regulaban el comercio en sus colonias, no diferían en el fondo de las de la propia Inglaterra, tal como estaban consignadas en su Acta de Navegación, y la situación de los oficiales de marina españoles era casi idéntica a la que Nelson tuvo en las Antillas medio siglo después, cuando mandaba una fragata. Los buques americanos y los comerciantes de entonces, después de su separación de la Madre Patria, continuaron haciendo el mismo

comercio de que habían gozado como colonos, y Nelson, celoso por las ventajas comerciales de Inglaterra tal como entonces se entendían, trató de hacer cumplir el Acta de Navegación; mas al obrar así se encontró con que tenía en frente a toda la opinión de los habitantes de las Antillas y hasta a las mismas autoridades coloniales. No parece que él ni sus subordinados verificasen sus visitas ilegalmente, pues el poder de Inglaterra era bastante grande para proteger sus intereses marítimos sin tener que echar mano de medios irregulares; pero España disponía de tan escasas fuerzas en el intervalo comprendido entre los años de 1730 y 1740, que se vio impulsada (como lo ha sido de nuevo posteriormente) a apresar todos los barcos que sabía la habían injuriado, donde quiera que pudiese encontrarlos, aunque con ello fuera más allá de la jurisdicción legal.

Después de leer la relación totalmente simpatizadora que hace el Profesor Burrows en su obra sobre la vida de Lord Hawke, respecto a la manera como los adversarios de Walpole produjeron la guerra, apenas si puede quedar duda a un extranjero de que los españoles fueron gravemente ultrajados, con arreglo a los derechos que se concedían en aquella época a la Metrópoli sobre sus colonias; por más que ninguna nación pudiera tolerar el derecho de visita, en la forma que España pretendía ejercerlo.

Conviene principalmente a nuestro tema decir que la disputa no fue en el fondo más que una cuestión marítima, originada por el incontrastable impulso del pueblo inglés para buscar expansión a sus comercio e intereses coloniales. Es fácil que Francia obrase bajo la acción de un impulso semejante, como los escritores ingleses han asegurado; pero tanto el carácter y política general de Fleury, como el genio del pueblo francés, hacen esto inverosímil. Allí no había parlamento ni oposición alguna que diera a conocer la opinión popular, y posteriormente se ha reformado mucho el concepto que se tenía del carácter de Fleury y de su política. Los ingleses ven solamente la habilidad con que logró obtener la Lorena para Francia, y las dos Sicilias para la Casa de Borbón, y censura a Walpole por no haber sido tan sagaz como él; mientras que los franceses dicen, en cambio, que «pasaba los días tratando de lograr quietud para su vejez; que había adormecido a Francia con narcóticos en vez de trabajar porque despertara, y que ni siguiera pudo prolongar este tranquilo sueño, hasta su muerte» (1).

Cuando estalló la guerra entre Inglaterra y España, «esta nación reclamó el apoyo de Francia en virtud de la alianza defensiva

(1) Martin: Historia de Francia.

que tenía con ella, viéndose Fleury obligado, muy contra su voluntad, a equipar una escuadra, lo cual hizo del modo más miserable y mezquino que pudo». Esta escuadra, compuesta de veintidós buques, convoyó a América a la flota española reunida en Ferrol, y este refuerzo evitó que los ingleses la atacaran (1).

«Aún abrió Fleury negociaciones con Walpole con la esperanza de llegar a un arreglo; esperanza muy fundada, por cierto, y que tuvo cansecuencias desastrosas para nuestros intereses navales, pues impidió se adoptaran medidas que habrían dado a Francia, desde el principio de la guerra, la superioridad en los mares orientales». Pero «cuando cayó Walpole del poder —dice otro escritor francés— Fleury comprendió la equivocación cometida, al haber dejado decaer a la marina. La verdadera importancia de ésta la comprendió más tarde, con profunda sorpresa, el ver que los reyes de Nápoles y Cerdeña abandonaban la alianza francesa tan solo porque había una escuadra inglesa que amenazaba bombardear a Nápoles y Génova para desembarcar después un ejército en Italia. La falta de este elemento de grandeza hizo a Francia devorar en silencio las mayores humillaciones, no pudiendo hacer otra cosa que lamentar las violencias ejecutadas por los cruceros ingleses, los cuales devastaban nuestro comercio, violando las leyes internacionales» (1) durante los años de paz nominal que transcurrieron entre la fecha de salida de la escuadra francesa para apoyar a los españoles contra Inglaterra, y la ruptura formal de las hostilidades. La explicación de estas opiniones tan diferentes, no parece, sin embargo, ser cosa muy difícil. Los dos

(1) Conviene explicar las relaciones políticas tan particulares que sostuvo Francia en Inglaterra en los años de 1739 a 1744, mientras la última nación citada estaba en guerra contra España; pues las referidas relaciones se fundaban en interpretaciones del derecho internacional que han caído hoy, completamente, en desuso. En virtud de su alianza con España, el compromiso de Francia con esta nación se limitaba a suministrarle determinado contingente de fuerzas navales para apoyar las suyas, cuando se viera envuelta en una guerra de cierto género. A pesar de este apoyo, pretendía Francia que el hecho de prestarle no envolvía acto alguno de hostilidad contra Inglaterra, capaz de romper por sí solo la paz existente entre las dos naciones. Así resultaba que mientras los buques de guerra franceses incorporados a las fuerzas españolas eran enemigos de Inglaterra, la nación francesa y el resto de sus fuerzas de mar y tierra eran consideradas como neutrales y conservaban todos los privilegios de tales. Inglaterra, por de contado, no se conformó con esta manera de ver las cosas y declaró **Casus belli** la conducta de los franceses;; pero Francia pretendió que esto no era justo, y aunque Inglaterra, prácticamente, cedió, las relaciones quedaron de tal manera que la guerra formal se hizo inminente y al fin se declaró en definitiva en el año 1744. Pocos años después se verá a los holandeses reclamando igual privilegio de neutralidad respecto a Francia, a la vez que proporcionaba un gran contingente de tropas al Ejército austríaco que operaba contra dicha nación.

(1) Lapeyrouse- Bonfils: Hist. de la Marine Francaise.

ministros habían convenido, tácitamente, en seguir caminos según los cuales no podían evidentemente encontrarse. Francia tenía completa libertad para buscar su expansión por tierra, con tal de no excitar los celos del pueblo inglés, ni marchar contra los intereses del mismo, tal como los entendía Walpole; es decir, compitiendo con él en la mar. Esta política convenía con las ideas y deseos de Fleury. El uno buscaba el poderío por tierra, y el otro por mar. La guerra iba a mostrar cuál de los dos había seguido mejor camino, pues teniendo a España como aliado una de las partes, era inevitable la guerra y por fuerza había de ser marítima. Ninguno de los dos ministros vivió lo suficiente para ver el resultado de su política: Walpole dejó el poder en 1742 y murió en marzo de 1745, mientras que Fleury murió siendo ministro, el 29 de enero de 1743.

INDICE DE MATERIAS

PRIMER TOMO

INDICE DE CARTAS Y PLANOS

PRIMER TOMO

CARTAS GEOGRAFICAS

PLANOS DE LOS COMBATES NAVALES

Cuando en estos planos se encuentren letras mayúsculas repetidas en sitios diferentes, entiéndase que corresponden a posiciones simultáneas.